Die Bodenpolitik der Stadt Halle (Saale) von 1870 bis zum Frühjahr 1933

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Würde eines Doktors
der wirtschaftlichen Staatswissenschaften
der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Martin Luther-Universität Halle-Wittenberg

vorgelegt von

Max Lindner
aus Bad Liebenwerda

Berichterstatter: Professor Dr. Jahn

Halle (Saale) 1937

Eduard Klinz Buchdruck-Werkstätten Halle (Saale), Dölauer Straße 14

Die Bodenpolitik der Stadt Halle (Saale) von 1870 bis zum Frühjahr 1933

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Würde eines Doktors
der wirtschaftlichen Staatswissenschaften
der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Martin Luther-Universität Halle-Wittenberg

vorgelegt von

Max Lindner
aus Bad Liebenwerda

Berichterstatter: Professor Dr. Jahn

Halle (Saale) 1937

Eduard Klinz Buchdruck-Werkstätten Halle (Saale), Dölauer Straße 14

Meinen lieben Eltern gewidmet

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Inhalt

Seite

Teil I

A. Die Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung Halles von 1870 bis 1906 6
1. Die Stadt Halle um 1870 6
2. Kurze Übersicht über die wirtschaftliche Entwicklung Halles von 1870 bis 1906 8
3. Bevölkerungsbewegung 10

B. Die Träger der städtischen Politik 13

C. Stadterweiterung und Stadterneuerung 16
1. Der Hallesche Grundstücksmarkt 16
2. Die städtische Grundeigentumspolitik 18
3. Bebauungspläne und Bauordnungen 25
4. Das städtische Grundsteuerwesen 28
5. Die bauliche Erweiterung der Stadt 31
6. Eingemeindungen 35
7. Das städtische Hochbauwesen 38
8. Altstadterneuerung 52
9. Das Anlagewesen 61
10. Stadtentwässerung 67
11. Die städtische Verkehrspolitik 67

D. Die Finanzierung der städtischen Bodenpolitik 75

E. Das bodenpolitische Gesamtbild 81

Teil II

A. Die Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung von 1906 bis 1933 . 83

B. Die Träger der städtischen Politik
a) von 1906 bis 1919 85
b) von 1919 bis 1933 86

C. Stadterweiterung und Stadterneuerung 89
1. Die städtische Grundeigentumspolitik
α) von 1906 bis 1913 89
β) von 1913 bis 1919 91
γ) von 1919 bis 1933 96

Seite

2. Stadtplanung und Bauordnungen
   a) von 1906 bis 1919 102
   b) von 1919 bis 1933 104
3. Die städtischen Grundsteuern
   a) von 1906 bis 1919 106
   b) von 1919 bis 1933 108
4. Die bauliche Erweiterung der Stadt
   a) von 1906 bis 1919 109
   b) von 1919 bis 1933 111
5. Die Eingemeindungen von 1906 bis 1933 113
6. Die städtische Wohnungsbaupolitik
   a) von 1906 bis 1919 113
   b) von 1919 bis 1933 118
7. Das sonstige städtische Hochbauwesen
   a) von 1906 bis 1919 144
   b) von 1919 bis 1933 150
8. Die Altstadtsanierung
   a) von 1906 bis 1919 154
   b) von 1919 bis 1933 157
9. Das Grünflächenwesen
   a) von 1906 bis 1919 158
   b) von 1919 bis 1933 161
10. Stadtentwässerung von 1906 bis 1933 165
11. Die städtische Verkehrspolitik
   a) von 1906 bis 1919 166
   b) von 1919 bis 1933 169

D. Die Finanzierung der Bodenpolitik
   a) von 1906 bis 1919 174
   b) von 1919 bis 1933 177

E. Rückblick 188

Einführung

Der Begriff Bodenpolitik ist ein recht dehnbarer. Städtische Bodenpolitik im engeren Sinne ist Bodenbeschaffung und Bodenverwertung durch die Stadt; im weiteren Sinne aber umfaßt sie nicht nur die auf Überführung von Grund und Boden in das städtische Eigentum gerichtete kommunale Wirtschaftspolitik; sie enthält auch alle die Maßnahmen, die auch ohne städtischen Grunderwerb auf eine Bodenverteilung und -aufteilung hinwirken, wie sie jeweils im städtischen Interesse liegen. Damit berühren sie fast alle wichtigen Gebiete der kommunalen Tätigkeit, ja, sie bilden oft erst die Grundlage. Gehören doch nicht nur die eigentlichen Aufgaben des Städtebaues zu solchen Maßnahmen, sondern auch die der gesamten städtischen Verkehrs- und Wirtschaftspolitik.

Die vorliegende Betrachtung der Bodenpolitik der Stadt Halle a. d. Saale von 1870 bis zum Frühjahr 1933 wird sich mit einer solchen Bodenpolitik im weiteren Sinne beschäftigen und die gesamte kommunale Tätigkeit der Stadt in allen den Zweigen untersuchen, in denen der städtische Boden eine maßgebende Rolle spielt. — Dabei zwingt das vorliegende Material zur Einteilung in zwei große Zeitabschnitte. Der erste umfaßt die letzten Jahre der Tätigkeit des Oberbürgermeisters von Voß (1856—1880) und die kurze Zwischenperiode des am 29. 11. 1880 zum Nachfolger gewählten, aber schon im Mai 1881 verstorbenen Oberlandesgerichtsrats Bertram aus Cassel, sowie die gesamte Amtszeit des sodann gewählten Oberbürgermeisters Staude (vom 4. 7. 1881 bis 30. 3. 1906). Eine gesonderte Behandlung konnte sich hier erübrigen, da diese Amtszeiten in kommunalpolitischer Hinsicht nicht viel Verschiedenartiges aufweisen. Entsprechend der städtischen Entwicklung treten die Hauptprobleme erst unter Staude als dringend auf. Die fast revolutionäre Wandlung in der Führung der Amtsgeschäfte bringt erst die zweite Periode, beginnend mit der Übernahme der Leitung der Stadtverwaltung durch Oberbürgermeister Rive mit dem 1. 4. 1906, welche nach mehreren Wiederwahlen am 31. 3. 1933 endigte. — Die Abhandlung wird zu zeigen suchen, in welch starkem Gegensatz diese beiden Zeitabschnitte zueinander stehen.

Teil I

A. Die Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung Halles von 1870 bis 1906

1. Die Stadt Halle um 1870

Die Stadtgemeinde Halle (zugleich Stadtkreis), gebildet durch die Stadt und deren Feldmark, enthielt nach Hagen im Jahre 1870 einen Gesamtflächeninhalt von 2490 ha 28 ar und 30 qm, wovon

1851	ha	90	ar	30	qm	auf die Äcker
96	„	54	„	40	„	„ „ Gärten
118	„	9	„	20	„	„ „ Wiesen
16	„	56	„	60	„	„ „ Viehweiden
5	„	53	„	20	„	„ „ Holzungen
1	„	14	„	80	„	„ „ Wasserstücke
		73	„			„ Ödland
125	„	8	„	40	„	„ „ Landwege, Eisenbahnen usw.
38	„	35	„	70	„	„ „ Flüsse, Bäche usw.
236	„	30	„	20	„	„ „ Gebäudeflächen, Hausgärten (nicht über 1 Morgen groß)

kamen.

Seine Begrenzungen bildeten im Westen die Saale mit ihren Armen und im Osten die Eisenbahnlinien (Thüringer, Kasseler etc.).

Der Anblick der Stadt selbst war kein günstiger. Sie hatte sich ihren jahrhundertelangen Ruf, ein schlecht gebauter, schmutziger Ort zu sein, erhalten. Noch 1867 hat Halle im Innern fast nur krumme und enge Straßen, deren Schmutz, schlechtes Pflaster und mehr als dürftige Beleuchtung sprichwörtlich geworden waren. (Hagen I. S. 113ff.)

Noch Anfang des 19. Jahrhunderts war die eigentliche Stadt von 3 parallelfortlaufenden Mauern mit 5 Doppeltürmen umgeben, zwischen denen nach innen ein hoher Geschützwall lag, während die zwei äußeren den tiefen, mit sumpfigen Gräben und Teichen durchzogenen Stadtgraben bildeten. In den Jahren 1816 bis 1818 begann man mit dem Abbruch der Stadtmauern, besonders der Torkastelle. Die eigentlichen Tore wurden immer mehr nach außen, den Barrieren der Vorstädte verlegt. 1834 fand der Promenadenbau nach dem Zwinger-

abbruch zwischen dem Ulrichs- und dem Steintor statt, in Anlehnung an den Bau der neuen Universität (1834). 1866 war der Zwinger zwischen Steintor und Leipzigerstraße noch erhalten, jedoch erfolgte die Offenlegung behufs Herstellung einer schon 1851 angeregten direkten Verbindungsstraße zwischen Stein- und Leipziger Straße (spätere Poststraße) wegen des steigenden Verkehrs. Nach 1848 standen auf der Süd- und Südostseite ebenfalls nur noch Teile der inneren Ringmauer, und die neuterassierten Promenaden hatten dieses Terrain namentlich an der Südostecke der Stadt völlig umgewandet (Neue Promenade).

Die erwachende Bauluft drängte nun ins Freie. Der Rahmen der zu eng gewordenen Stadt wurde unter dem Druck der wachsenden Bevölkerung gesprengt, denn diese hatte sich von 1805 (25 000) bis 1870 (52 000) verdoppelt. Das Jahr 1855 sah daher schon eine geringe Stadterweiterung, doch noch 1860 bestand die mittelalterliche Ausdehnung. Nun erst fielen die bedeutenden Reste der Stadtbefestigung (die letzten in den 80iger Jahren). Halle erhielt neue Wasserverhältnisse (1868), Gasbeleuchtung (1856), einen gepflasterten Marktplatz (um 1870). In diesen Jahren kam ein gewisses Bestreben nach Scheidung von Wohn- und Produktionsstätten auf; in der Nähe des Bahnhofs sehen wir ein Industrieviertel heranwachsen in einer Gegend, in der sich auch die Straßen nach Thüringen, Leipzig, Delitzsch, Magdeburg und nach dem Westen kreuzen. Vor allem die Straße nach Thüringen entwickelte sich zur „Industriestraße". Fabrikviertel, Arbeiter- und vornehmere Wohngegenden begannen sich abzuzeichnen, während die Banken und die Geschäfte mehr und mehr in die Verkehrsstraßen abwanderten. — So hatte sich die Stadt im Jahre 1870 in manchem gewandelt. Im Norden war die Bebauung des Mühlwegs und Advokatenwegs im Fortschreiten. Nicht minder zu beiden Seiten der Magdeburger Chaussee, am Gütchenteich und in der Umgebung der „Aloé", des Sitzes des landwirtschaftlichen Institutes. Unter dem damals beliebten Promenadenweg hinter „Krauses Garten" aber sah man einen großen gemauerten Kanal zur Entwässerung des Bahnhofsterrains nach dem „Grünen Hofe" zu im Bau. An der Magdeburger Chaussee in Richtung Delitzscher Straße resp. Bahnhof hatten sich die Fabrikanlagen vermehrt. Auch östlich, die Lindenstraße und die Strecke bis zur Bellevue hin, wiesen Neubauten auf. Mit der 1869 durchgeführten Zuschüttung des sumpfigen Teiches hart am Rannischen Tor war auch eins der letzten durch die Wasserleitung überflüssig gewordenen Wasserreservoirs der Stadt verschwunden. Nur der Teich am Kirchtor war noch vorhanden, da der Gütchenteich ebenfalls

schon sukzessive aufgefüllt wurde. Unter den verschiedenen Bauten längs des Böllbergerswegs vor dem Oberglauchaischen Tor genoß die große Bierbrauerei zum Feldschlößchen besonderes Ansehen.

So sah es vor den Stadttoren aus. Aber auch im Innern bemerkte man fortwährende Umgestaltung, selbst während des Krieges. So interessierte besonders der Neubau des „Neuen Theaters" in Gr. Ulrichstraße 4, der Neubau des Bankhauses Lehmann an der Alten Promenade und der Erweiterungsbau der „Stadt Hamburg", Ecke Steinstraße/Postgasse. In der seit 1857 auf der Lehmbreite entstandenen Königsvorstadt gab es nur noch wenig unbebaute Stellen. Auch zeigte die Bebauung der „Lucke", wie auch der benachbarten Wilhelmstraße schnelles Fortschreiten. Während hier neue Stadtteile entstanden waren, hatte sich die „Halle" maßgebend verändert. Hier waren in den Jahren 1869/70 sämtliche in derselben im Laufe der Zeit für die Salzgewinnung errichteten Gebäude mit alleiniger Ausnahme des Gebäudes für die die Soole pumpende Dampfmaschine niedergelegt worden, in der Absicht, dieses gegen den Markt tiefer gelegene und schluchtenreiche Terrain auffüllen und anderweitig verwerten zu können.

Mit dieser Entwicklung verloren die Stadttore ihre Bedeutung. Schon 1866 waren an der Saale das Klaustor, die alten Pforten zum Fluß (Mühl-, Kuttel- und Körberpforte) und das Häschertor an der Schwarzen Brücke verschwunden, sodann auch das Moritztor, wodurch offene Durchgänge und kleine Plätze entstanden. Ebenso kamen das innere Rannische Tor, das Leipziger-, Stein- und Ulrichstor in Wegfall. — Noch immer aber erstreckte sich die Stadt als bebaute Fläche nur über eine Länge von 1,8 km und eine Breite von 1,5 km. Trotz allem Neuen konnte die Stadt im Jahre 1870 den Beschauer nicht erfreuen; Halle war noch immer eine architektonisch unbedeutende Provinzstadt, in der die Trümmer der Stadtumwallung, unschöne Fabrikbauten und geschmacklose Wohnhäuser die hervorstechendste Rolle spielten. In dieser Zeit gab es keinen Sinn für Romantik, deren Stätten vernichtet waren oder noch wurden. Das nüchterne Denken der Bewohner spiegelte sich leider noch für lange Jahrzehnte in diesem Stadtbild des Jahres 1870.

2. Kurzer Überblick über die wirtschaftliche Entwicklung Halles von 1870 bis 1906

Die Sprengung des alten baulichen Rahmens der Stadt um 1870 hatte seine Ursachen in der beginnenden Veränderung der wirtschaft-

lichen Struktur der Stadt. Jenes Jahr war auch für das halleſche Wirtſchaftsleben von beſonderer Bedeutung. Es brachte hier inſofern einen Abſchluß, als die Grundlinien ſeiner Entwicklung nunmehr deutlich erkennbar werden. Halle nahm ſeit jener Zeit einen ungeheuren Aufſchwung, der weit über den Durchſchnitt ragte. Der günſtige Standort der Stadt innerhalb einer blühenden Landwirtſchaft und inmitten großen Reichtums an induſtriell verwertbaren Bodenſchätzen, ſowie die Tätigkeit befähigter Köpfe, die ſich voll für ihre Stadt einſetzten (Ludwig Wucherer, Carl Auguſt Jacob etc.) waren die Gründe.

Seit 1835 hatte ſich die Landwirtſchaft der Provinz dem Zuckerrübenbau zugewendet, und in Stadtnähe gewann der Braunkohlenbergbau eine immer mehr ſteigende Bedeutung. Dieſe beiden Faktoren bildeten ſodann die Baſis auch für alle anderen Gewerbe, die heute noch für Halle charakteriſtiſch ſind. Dieſe Grundzüge zeichneten ſich zu Beginn unſerer Periode ſchon deutlich ab, und die nachfolgenden Jahrzehnte brachten nur die ſinngemäße Ausgeſtaltung eines vorgezeichneten Programms.

In den 1860iger Jahren hatte Halle beſſere hygieniſche Verhältniſſe erhalten; fortlaufend erhielt die Stadt Zuzug von außen her, ſodaß der eigentliche Hallenſer immer mehr zurückgedrängt wurde. Aus dieſem Bevölkerungsgemiſch heraus traten Männer mit fortſchrittlichen Wirtſchaftsauffaſſungen hervor. Die Folge war vorerſt eine gediegene, ruhige Entwicklung. Auf dieſer Grundlage aber entſtand ein lebhaftes Spiel der wirtſchaftlichen Kräfte. — Die 60er Jahre ſahen den gewaltigen Aufſchwung der Maſchineninduſtrie, die nach 1870 auch auf dem Weltmarkte auftrat. Überhaupt entwickelten ſich ſeit 1856 faſt ohne Störung alle halliſchen Gewerbe. Trotzdem überwog bis 1871 noch der agrariſche Einſchlag, bis ſchließlich aus jener Umbildung der Landwirtſchaft ſelbſt die Veränderung erzeugt wurde, die zum Aufbau der neuen Induſtrien führte. Die 70er Jahre waren die eigentlichen Gründerjahre Halles. Um 1870 beeinflußten ſeine wichtigſten Gewerbe ganz Mitteldeutſchland. Die Zeit nach 1870 brachte nur ihre Verbreiterung und die Entwicklung Halles zur modernen Großſtadt mit ihrer Fülle von Erwerbszweigen, die teils aus den alten Gewerben ſtammten und jenen, die als Folge und in Ergänzung der großen, an den Boden und ſeine Bedingungen gebundenen Induſtrien entſtanden und ſelbſt mit ihm verwachſen ſind.

Die 80er Jahre ſchon ſahen Halle als bedeutenden Wirtſchaftsmittelpunkt. Dieſer Prozeß der Hinüberentwicklung ging über 4 Jahrzehnte in jener vorgezeichneten Richtung (Zuckerrübenanbau- und -verarbeitung, Braunkohlenbergbau mit Annexinduſtrien und Maſchinen-

industrie). Kampf und Ausgleich der materiellen Interessen, rücksichtsloses Gewinnstreben bildete den Inhalt jener Zeit. Handel und Wandel blühten unter der Förderung der Behörden, denen vor allem die Verbesserung der Verkehrsposition von Halle gelang. Innig verknüpfte sich die Stadt mit ihrer an Bodenschätzen so reichen Umgebung, und ihre wirtschaftlichen Interessen lagen sowohl auf dem deutschen als auch auf dem überseeischen Absatzmarkt. Von 1895 bis 1900 stieg der Güterverkehr in Halle auf mehr als das Doppelte, und infolge der Einrichtung der Kettenschiffahrt im regulierten und vertieften Flußbett der Saale (ab 1884/85), der Umschlagserleichterung durch den Hafenbahnbau (1895) erlebte der Gütertransport auf dem Wasserwege einen ähnlichen Aufschwung.

Zu Ende unseres Zeitabschnittes war die Stadt zum Standort einer Unzahl von Gewerbezweigen geworden; sie war ebenfalls geistiger und finanzieller Mittelpunkt und lag inmitten eines dichten Verkehrsnetzes. Ein enges Verhältnis bestand zwischen den städtischen Wirtschaftsinteressen und den örtlichen Banken, die vor allem als Geldgeber für die großen Braunkohlenunternehmungen bis zum Weltkriege auftraten und diese ermöglichten. Dazu war in der Umgebung eine intensive Landwirtschaft, gestützt auf die neuesten Forschungsergebnisse und Erfahrungen, auf der die mannigfaltigen Gewerbezweige basieren: Zuckerraffinerie, Zuckerwaren- und Schokoladenfabriken, Mälzereien, Mühlen, Brauereien, Kaffeeersatz-, Teigwaren- und Zwiebackfabriken. — Außerdem wurde Halle der Sitz der amtlichen Vertretungen von Industrie, Handel, Landwirtschaft und der Niederlassungsort vieler Banken. Seine Bildungsanstalten für wissenschaftliche und gewerbliche Zwecke waren weithin bekannt.

Alles dieses verursachte die Ansiedlung der Verwaltungen großer Unternehmungen, der Berufs- und Interessenvertretungen aus der Umgebung in dieser Stadt. So entwickelte sich Halle zu einem Großhandelsplatze von vorher nie erreichtem Umfange.

Und doch war am Ende unserer Periode noch auf keinem wirtschaftlichen Gebiete eine Vollendung erreicht. Alles war noch in Bewegung und zwar in aufsteigender Richtung.

3. Bevölkerungsbewegung

Die Grundlage jeder städtischen Bodenpolitik ist die Bevölkerungsbewegung in der Stadt. Sie bildet den wesentlichen Faktor, der die Bodenpolitik erst dringlich werden läßt. Sie schafft auf allen Gebieten

des kommunalen Lebens neue Aufgaben, nennen wir nur die Vermehrung der Wege und der öffentlichen Gebäude. Ihr jährlich im voraus unberechenbarer Wechsel macht jede Stadterweiterung schwierig. Das Augenmerk der Stadtverwaltung muß darauf gerichtet sein, daß das benötigte Bauland an fertigen Straßen bei Bedarf zu normalen Preisen zur Verfügung steht. Mit der Volkszunahme steht so in engem Zusammenhange die Art des Wohnens, insbesondere die Wohndichte, die sich aus der Ausdehnung des Stadtgebietes, der Größe der Freiflächen, Häuser und Wohnungen ergibt. Für die bauliche Entwicklung einer Stadt ist ein gleichmäßiges Wachsen erwünscht; eine ruckweise Bevölkerungsvermehrung wirkt ungünstig auf den Baumarkt. Die Aufgaben gestalten sich in solchem Falle für die privaten und öffentlichen Organe der Stadterweiterung schwieriger.

So aber gestalten sich die Dinge in Halle während jener Periode des wirtschaftlichen Aufschwunges. Es zeigte sich ein starker Bevölkerungszuwachs besonders infolge des Zuzuges vom flachen Lande. Folgendermaßen sind die Einwohnerzahlen der Stadt Halle gewachsen:

Ende 1870	52 197	
1. 12. 1880	71 505	
1. 12. 1885	81 949	
1. 12. 1890	101 401	
Nov. 1899	129 510	
Eingemeindet	1 634	Giebichenstein
	3 850	Trotha
	3 072	Cröllwitz
	78	Gimritz
1900 Sa.	152 644	nach der Eingemeindung
1. 12. 1900	156 611	
Ende Okt. 1905	169 828	= rd. 170000.

Die Bevölkerung vermehrte sich von 1870 bis 1905 somit auf das Dreieindrittelfache. Der durch die Eingemeindungen 1900 verursachte Bevölkerungsgewinn brachte die Stadt hinsichtlich der Einwohnerzahl auf den 20. Platz unter den deutschen Städten, während es bis dahin den 24. innehatte. Halle war Großstadt geworden. Diese Entwicklung war umso folgenschwerer, als damit eine völlige soziale Umschichtung innerhalb der Bevölkerung verbunden war. Ein neues ernsthaftes Problem trat infolge der zunehmenden Industrialisierung auf, ausgelöst durch den zunehmenden Anteil der besitzlosen Arbeiterklasse an der Bevölkerungsgesamtheit. Noch 1882 kamen von je 100 Arbeitnehmern 42 auf Kleinbetriebe und nur 27,6 auf Großbetriebe. 1907 war das Verhältnis das umgekehrte: 25,8 auf Kleinbetriebe und 44,4 auf Großbetriebe, und während 1882 nur 3,5 auf

je einen Hauptbetrieb entfielen, waren es 1907 = 6,5. Eine erhebliche Zunahme, wenn nicht Verdoppelung der Lohnarbeiterschaft, mußte also stattgefunden haben. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts wäre dieses Bevölkerungselement in der sozialen Struktur kaum bemerkbar gewesen, da damals noch der kleine Mittelstand (Handwerker, Beamte, Lehrerstand) vorherrschte, aber 1900 gehören etwa 50 v. H. der Stadtbevölkerung zum Arbeiterstand und 1905 waren es 60 v. H., wie die Steuertabellen aufweisen. Sicherlich nahm diese neue Arbeiterbevölkerung am wirtschaftlichen Aufschwung der Stadt ebenfalls teil, wenn auch nicht in dem Maße wie die andere Bevölkerung. Dies beweist die sinkende Beanspruchung des Leihhauses, was nicht allein auf die segensreiche Wirkung der Sozialgesetzgebung zurückzuführen war. Und doch ergaben sich aus ihrem Entstehen und Größerwerden, aus ihrer ganzen wirtschaftlichen Basis heraus, für eine verantwortungsbewußte Kommunalpolitik die dringendsten Probleme.

B. Die Träger der städtischen Politik

In den Jahren 1856 - 80 unterstand die Leitung der Stadtgeschäfte dem Oberbürgermeister Franz von Voß. Am 1. 10. 1880 trat dieser in den Ruhestand. Zu seinem Nachfolger wählten die Stadtverordneten am 29. 11. 1880 den Oberlandesgerichtsrat Bertram, Cassel, dessen Einführung und Verpflichtung am 3. 3. 1881 erfolgte. Aber schon am 25. 5. des gleichen Jahres starb der neue Stadtleiter. Ihm folgte, am 30. 1. 1881 gewählt, der bisherige Zweite Bürgermeister Staude, welcher am 31. 3. 1906 in den Ruhestand trat.

Für unser Problem ist nun das Verhältnis des von ihm geführten Magistrats zu der Stadtverordnetenversammlung von grundlegender Bedeutung. Es zeigte sich, daß besonders unter Staude - vorher sind die Probleme noch nicht so aktuell - der Magistrat immer wieder und immer öfter in Gegensatz zu dem Stadtparlament geriet. Dieses bewilligte die Deckung der notwendigsten Bedürfnisse der Stadtverwaltung entweder garnicht oder nur höchst wiederstrebend. Dabei waren es die dringendst auftretenden Erfordernisse, für die sich der Magistrat oft vergebens einsetzte. Die Stadtverordneten ließen gern alles an sich herankommen und neigten oft genug zur Interessenpolitik.

Man muß der Zusammensetzung der Stadtverordnetenversammlung auf Grund der Preußischen Städteordnung für die sechs östlichen Provinzen vom 30. 5. 1853 die Schuld an solchen Zuständen geben. Der darin enthaltene § 16 war es, der dem Haus- und Grundbesitzerstand, vom Millionär bis zum kleinsten Hausbesitzer, das entscheidende Übergewicht gab, das er in dem unsozialen Geiste jener Zeit anwandte.

Nur der Bürger jedoch vermag die Aufgaben und Ziele seiner Stadt wirklich zu fördern, der in ihr mehr als nur die Basis und den Spielplatz für seine eigene Existenz sieht.

In immer steigenderem Maße verlangte aber die neue Zeit Besonderes von den städtischen Körperschaften.

Jene besitzlose Lohnarbeiterschaft meldete ihre Bedürfnisse an. Doch sie stieß auf die gegensätzlichen Interessen des wohlhabenden Bürgertums, dessen Vormachtstellung durch das damals herrschende Dreiklassenwahlrecht begründet worden war.

Eine höchst ungleiche Verteilung des Einflußmaßes der Einzelnen war die Folge, was aber noch durch die gesetzliche Bestimmung verschärft wurde, nach der die Hälfte der in drei Klassen gewählten Stadtverordneten Grund und Boden besitzen mußten.

Diese Bestimmung mußte immer ungerechter wirken, je mehr die Hausbesitzer infolge der Stadtentwicklung und Bevölkerungszunahme an Zahl verloren und schließlich sogar in die Minderheit gerieten.

Aus der früher wohl angebrachten Gesetzesbestimmung wurde dann ein Hausbesitzerprivileg.

Im Halleschen Stadtparlament war das Grund- und Hausbesitzerelement stets mit mehr als 50 % vertreten (Verwaltungsjahr 1900/01 = 70 % der gewählten Vertreter und 1904/05 = 71 %, unter Berücksichtigung der vakanten Stellen sogar 83%).

Diese Mehrheit mit gleichgerichteten Interessen war in sich einig, alles Anwachsen der Steuerlast tunlichst zu vermeiden. Im allgemeinen bestand Einmütigkeit bei der Bewilligung finanzieller Mittel. Man beschnitt die im Etat vorgesehenen Ausgaben und sträubte sich so lange als möglich gegen die Finanzierung der immer umfangreicher werdenden kommunalen Aufgaben.

Dabei verkannte man nicht, daß andere Städte voraus waren. Beliebt war die Methode, die Magistratsvorlagen zwar lang und breit zu behandeln, doch ihre tatsächliche Durchführung möglichst zu verzögern.

Unter Staudes Führung wehrte sich der Magistrat öfters, aber selten mit Erfolg gegen diese Taktik. Doch lag es in dem konzilianten Wesen Staudes begründet, wenn er meist schon versuchte, sich den Wünschen der mißtrauischen Stadtverordneten anzupassen.

Mit der in den Vorworten der Verwaltungsberichte öfters betonten Einmütigkeit bei der Bewilligung des kommunalen Steuerbedarfes war es nicht weit her. Meist hatte diese Einmütigkeit ihre Ursache in einem Nachgeben Staudes.

Manchesmal legte man dem für eine Vorlage eintretenden Magistrat schon fertige Beschlüsse vor, um eine Erörterung im Plenum zu erübrigen.

Das schlechte Verhältnis zwischen Magistrat und Stadtparlament kann nicht besser gekennzeichnet werden, als durch die Tatsache, daß beide Behörden ihre gegensätzliche Auffassung oft erst in den Plenarverhandlungen erkannten.

Geheimrat Staude war keine Kämpfernatur, wie sie hier am Platze gewesen wäre. Es ist leider festzustellen, daß er und seine Mitarbeiter oft verzagten und die Dinge zum Schaden der Stadt ihren Gang gehen ließen.

Zu Ende der Amtszeit Staudes hatte sich im allgemeinen an der Vormachtstellung des bürgerlichen Mittelstandes nichts geändert. Allerdings kamen mit dem industriellen Aufschwunge in steigendem Maße großbürgerliche Elemente zu Einfluß auf das kommunalpolitische Leben.

Doch konnten sie jene Phalanx nicht bedrohen. Die Neuwahl um 1900 erhöhte die Abgeordnetenzahl von 54 auf 66, wobei die Zahl Fabrikanten von 6 auf 10 stieg, während die Bankiers und Kaufleute mit ca. 15 sich hielten. Die Kleinbürger nahmen dagegen ca. 37 Sitze ein, doch auch die Arbeiterschaft rückte etwas nach vorn, nachdem sie bisher recht wenige Stadtverordnete gestellt hatte. Nunmehr stieg ihre Zahl auf 5, wobei 3 den eingemeindeten Vororten entstammten. Diese wenigen Vertreter konnten sich jedoch höchstens Anregungen erlauben, sodaß auch manche berechtigte Forderung unerfüllt blieb. —

Der Gegensatz zwischen der überwiegend kleinbürgerlichen Stadtverordnetenversammlung und der sozialen Struktur, die selbst bei loyalster Tätigkeit des Stadtparlamentes soziale Spannungen hervorrufen mußte, blieb bis zur Staatsumwälzung von 1918 erhalten, und Staude war nicht die Persönlichkeit, das kleinbürgerlich denkende Stadtparlament mit sich überzeugend fortzureißen und ihm auf Grund besserer Erkenntnisse zielsicher die Wege zu weisen.

Noch ein anderes Element spielte damals in der hallischen Kommunalpolitik eine teilweise verhängnisvolle Rolle. Das waren die kommunalen Vereinigungen, die den drei Klassen entsprachen, und von denen die zwei ersten eine sehr liberale Haltung einnahmen:

1. Die Stadt Hamburg-Partei (Vertretung der Hochfinanz),
2. Die Freitag-Partei,
3. Eine auf den sogen. 6 Wahlbezirksvereinen (Debattierklubs) aufgebaute Partei, die eine große Wählerzahl stellte.

Besonders bedeutsame Fragen wurden aber in dem zu drei gehörigen „Bürgerverein für städtische Interessen" verhandelt.

Während die Stadt-Hamburgpartei als neutral bezeichnet werden kann, trieb die dritte Partei sogen. Kirchturmpolitik.

Im Januar 1906 entstand der Hallesche Bürgerverein. Von dieser Vereinigung ist späterhin der Oberbürgermeister Rive lebhaft unterstützt worden.

Wie alle sonstige kommunale Tätigkeit mußte die Besetzung von Magistrat und Stadtverordnetenversammlung und ihr unglückliches Verhältnis zueinander natürlich die Bodenpolitik der Stadt ebenfalls grundlegend beeinflussen. Immer wieder werden wir deshalb in dieser Basis die Wurzeln der Bodenpolitik Halles suchen müssen.

C. Stadterweiterung und Stadterneuerung

1. Der Hallische Grundstücksmarkt

Maßgebend für die bauliche Entwicklung einer Stadt und bestimmend für alle städtische Bodenpolitik sind die Verhältnisse auf dem städtischen Grundstücksmarkt.

In Halle war es im Laufe des 19. Jahrhunderts und besonders von den 70er Jahren an zu einer außerordentlichen Bodenwertsteigerung gekommen.

Von 1834 bis 1905 stieg die Bevölkerung Halles fast auf das siebenfache (25 200 bis 170 000) und von 1870 bis 1905 auf etwa das Dreindrittelfache (52 200 bis 170 700). Die Wohngebäude vermehrten sich dagegen 1834 bis zum 1. 12. 1905 auf das Dreieindrittelfache (2060 bis 6928) und von 1871 bis zum 1. Dezember 1905 auf das Dreifache. Mit dieser Entwicklung ging in unserer Periode eine Preissteigerung des Bodens mit. Obwohl die Jahrhundertwende zuverlässig verwendbare Zahlen nicht mehr ergeben, kann man doch sagen, daß sie unverhältnismäßig groß war. So war eine Verzehnfachung durchaus nicht selten. Wie war das zu erklären?

Für das 19. Jahrhundert bis zum Jahre 1895 finden wir bei Steinbrück wertvolle Angaben. So vergleicht er die Summe von Kaufpreisen einer Anzahl von Häusern mit der von Kaufpreisen derselben Häuser in einem späteren Zeitraum. Der Bauwert dieser Häuser war inzwischen durch Abnutzung geringer geworden und sogar verschwunden, sodaß sie auf Abbruch verkauft wurden und nur noch den Grund und Boden allein repräsentierten. Und doch läßt sich eine außerordentliche Wertsteigerung feststellen (ungeachtet unvermeidbarer Ungenauigkeiten).

Indem Steinbrück für das Jahrzehnt 1830/39 den Durchschnittspreis = 100 setzt, erhält er folgende Durchschnittszahlen:

1840/49	=	142,96
1850/59	=	187,38
1860/69	=	289,08
1870/79	=	446,45
1880/89	=	752,33
1890/95	=	843,56

Von 1835 bis 1895 waren also die Preise für den städtischen Grund und Boden auf mehr als das Achtfache angewachsen, bei einer Steigerung der Einwohnerzahl auf das Viereinhalbfache und der Wohngebäude um das Zweieinhalbfache. Bei Vergleich der ersten Dreijahrzehnte mit den Zahlen von 1890/95 ergibt sich sogar eine zehnfache Bodenwertsteigerung. Dies ist umso mehr der Fall, als der immer

regeren Nachfrage nach Grund und Boden ein immer geringer werdendes Angebot gegenüberstand. Denn die Entwicklung des Hallischen Grundstückmarktes wurde eine katastrophale. Um die Jahrhundertwende und danach war ein lebhafter Grundstücksmarkt nicht mehr vorhanden. So läßt sich die weitere Preissteigerung der unbebauten Grundstücke in Halle kaum noch verfolgen.

Noch Ende des 19. Jahrhunderts wurde lebhaft gebaut. Der hohe Bodenwert veranlaßte die Unternehmer zu jener Ausnutzung der Baustelle durch die Mietskasernen. In den Jahren vor 1906 zog sich aber die Neubautätigkeit fast ganz auf den Norden zurück, wo die wohlhabenden Schichten der Bevölkerung auf immer teurer werdenden Baustellen (5 bis 8fache Steigerung) ihre Wohnungen errichteten (Reil-, Trothaer- und Seebener Straße). Auch im bereits bebauten Stadtgebiet sah man Ersatzbauten entstehen, aber im Süden vor allem wurde der Wohnungsbau fühlbar eingeschränkt. Das führte fast zum Wohnungsmangel, unter dem natürlich die ärmeren Schichten der Bevölkerung besonders litten, die gezwungen waren, in oft elenden Unterkünften zu hausen.

Dieses Versagen des Bauwesens stand aber in ursächlichem Zusammenhang mit der zunehmenden Verkümmerung des Grundstücksmarktes. Man konnte kaum noch von einem solchen reden, denn fast alles baureife Land befand sich in wenigen Händen, die diesen Besitz festhielten, um durch die Verknappung des freien Platzes die Preise diktieren zu können. Diese Entwicklung hatte schon frühzeitig begonnen. Schon in den 40iger und 50iger Jahren hatten beispielsweise angesehene Bankhäuser ihre Hand auf die wertvollen unbebauten Breiten im nahen Umkreis der Altstadt gelegt und sie nachher mit Riesengewinnen verkauft. Andere Bauspekulanten ahmten dieses Beispiel nach. Alle Aufwendungen für Straßenbau, Kanalisation, Beleuchtung etc. flossen auf diese Weise in Form hoher Renten den Besitzern des Terrains um die Altstadt zu. Um die Jahrhundertwende hatte sich die Lage so zugespitzt, daß ca. 15 verschiedene Personen und private Gesellschaften sich in etwa 80% des nichtstädtischen und nichtfiskalischen Bodens teilten. Die Eigentümer selbst bzw. ihre Vertreter saßen seit Jahren im Stadtparlament, verfolgten argwöhnisch, künftige Gewinnmöglichkeiten berechnend, alle bodenpolitischen Vorgänge und Vorlagen, erhielten in den Deputationen und Kommissionen wertvolle Kenntnis von geplanten Bauordnungen, Fluchtlinienänderungen, Straßenausbauten etc. Man kann daher annehmen, daß es nicht in jedem Falle persönliche Tüchtigkeit war, durch welche sie Riesengewinne erwarben.

So waren die Unternehmer und Bodenspekulanten die eigentlichen Herren der Stadt geworden. Zwischen ihren Besitzkomplexen lag verstreut nur wenig Boden, der als Industrie- oder Wohnungsbauland noch in Frage kam.

Nirgends war der Ministerialerlaß von 1901, der die Städte zu einer zweckmäßigen Bodenpolitik zu Erringung besserer Wohnungsverhältnisse aufforderte, und als Mittel zur Bekämpfung der Boden-

spekulation zweckmäßigere Verordnungen und gerechte Besteuerung empfahl, mehr am Platze als in Halle.

Hat nun die Hallische Stadtverwaltung versucht, sich gegen diese katastrophale Entwicklung zu wehren? Hat sie eine kluge Grundstückspolitik, zweckmäßige Bauordnungen und eine ausgleichende Besteuerung als Gegenmittel verwendet?

Wenden wir uns zunächst der städtischen Grundeigentumspolitik zu.

2. Die städtische Grundeigentumspolitik

Auf allen Gebieten der städtischen Bodenpolitik spielt der eigene Grundbesitz der Gemeinde eine ausschlaggebende Rolle. Eine städtische Grundeigentumspolitik kann negativ oder positiv sein. Negativ ist sie, wenn die Stadtverwaltung planlos sich von den Verhältnissen treiben läßt; negativ ist sie auch, wenn sie nur eine fiskalische Grundstückspolitik treibt, d. h. wenn die Gemeinde selbst Bodenspekulantin wird. Natürlich ist ihre Stellung dabei eine vorteilhafte, denn sie beeinflußt mit ihren eigenen Maßnahmen die künftige Wertsteigerung des Bodens der Stadt und kann danach ihre Kauf- und Verkaufspolitik einrichten. Viele große Städte haben eine solche, von Fachleuten und den Bodenreformern besonders kritisierte Politik getrieben, die vor allem vom wohnungspolitischen Gesichtspunkte aus so schädlich ist. Zwar gewinnt die Stadtkasse zeitweise außerordentliche Beträge, aber die Grundstückshändlerin Stadt hat dabei ihre wichtigste Aufgabe vergessen, die sie als Stadtverwalterin inne hat, denn sie beachtet nicht das Gemeininteresse. Erst das Bewußtsein und die zielsichere Verfolgung dieser letzteren Aufgabe aber macht die städtische Grundeigentumspolitik zu einer positiven.

Wie sah es nun in Halle aus? Hat die Stadtverwaltung versucht, ihre eigene Grundeigentumspolitik so einzurichten, daß sie durch einen angemessenen Anteil an dem städtischen Weichbilde auf dem städtischen Grundstücksmarkte beherrschend oder wenigstens ausgleichend hätte auftreten können? Hat sie sich durch Erwerbung genügenden Grundbesitzes überhaupt eine Basis für ihre kommunalpolitische Betätigung geschaffen? Hat die Stadtverwaltung sich wenigstens in den künftigen Stadterweiterungsgebieten das notwendige Land für den Wohnungsbau und für Erholungsflächen gesichert?

Als um 1870 diese Fragen aktuell zu werden begannen, hatte die Stadt Halle nur einen geringen eigenen Grundbesitz. Das Kämmereivermögen umfaßte neben den notwendigsten Verwaltungsgebäuden, Schulen etc. nur wenige unbebaute Flächen. Im Einzelnen waren es:

das Rathaus mit Polizeigebäude,
der Ratskeller,
das Waagegebäude,
der Rote Turm mit Anbau,
der Leipziger Turm,
die Pfännerstube,

der Musikantenturm,
das städtische Arbeitshaus, Gr. Steinstraße 34,
die alte Wasserkunst,
das städtische Gymnasium,
die Volksschule, Neue Promenade 13,
die Bürgerknabenschule, Gr. Sandberg 2,
die Schule in Glaucha, Oberglaucha 1,
die Petersberger Schule, Alte Promenade 10,
die städtische Turnhalle, Berliner Straße,
das Haus Gr. Sandberg 1,
das vormalige Steuerkontrollgebäude a. d. Schifferbrücke,
das Haus Schimmelgasse 4,
Wolfhagens Garten, Schimmelgasse 1,
die St. Petrikapelle und
die blauen Hausmannstürme.

An Landgütern, Äckern, Wiesen etc.:

das Rittergut Beesen, 1315 Morgen 25 □ R.,
das Restrittergut Freiimfelde, incl. Baumateriallagerplatz, 221 Morgen 168 □ R.,
die Pulverweidenwiesen, 84 Morgen, 169 □ R.,
die Gr. Ratswiese, 47 Morgen, 147 □ R.,
die Spitzwiese, 28 Morgen, 129 □ R.,
die Glaucha'sche Gemeindewiese, 8 Morgen, 122 □ R.,
die sogen. Gymnasialhufe,
Ackerstück zwischen Magdeburger Chaussee und Thüringer Eisenbahn, 23 Morgen, 86 □ R.,
Ackerstück vor dem Königstor mit Wasserreservoir,
Terrain von Sa. $1\,^1/_2$ Morgen vor dem Ranniſchen Tor neben der Hupe'schen Plantage (gefüllter Schweineteich),
Die Kleine Wiese (Würfelwiese), 17 Morgen, 64 □ R.,
2 Morgen Land auf der Lucke neben dem Gymnasium,
Restacker neben dem Friedhofe (8 Morgen),
Die in Büschdorfer und Diemitzer Flur gelegenen ehemaligen Domänenäcker von 30 Morgen, 93 □ R.,
der städtische Holzplatz,
der städtische Schuttplatz links von der Elisabethbrücke,
die Gütchengrube und
die ungenützten Straßen, Plätze etc.

Nur langsam nahm der städtische Grundbesitz zu.

Es ist fast stets die Notwendigkeit, die die städtischen Behörden veranlaßte, einzelne Häuser, Baustellen und sonstige Freiflächen zu erwerben, um eine dringend gewordene kommunale Aufgabe zu erfüllen.

Neben dieser, auf einen unmittelbaren Zweck gerichteten und auf kurze Sicht eingestellten Grundstückspolitik sind aber alle anderen städtischen Grundstücksgeschäfte im engsten Rahmen geblieben. Zwar versuchte Staude manchesmal, den städtischen Grundbesitz zu vergrößern, doch das Stadtparlament verweigerte ihm fast stets die

Gefolgschaft, sodaß die Grundbesitznahme sogar in den letzten Jahren seiner Amtszeit qualitativ und quantitativ unbedeutend blieb. So überließ man die vorteilhaften Erwerbsmöglichkeiten aus Zwangsversteigerung und Gemeinschaftsteilung ohne weiteres der herrschenden Grundstücksspekulation. Alle Möglichkeiten des Landerwerbs, welche die Zukunft bedachten, wurden entweder garnicht erkannt oder vernachlässigt. Die Nützlichkeit der Objekte für die Gegenwart mußte erwiesen sein, sonst taten die Stadtväter den Stadtsäckel nicht auf. Die mehr als zehnfache und noch anhaltende Steigerung der Bodenpreise berührte sie offiziell nicht. Sie dachten an den Tag und vergaßen, daß die Stadt ein Organismus war, der länger als ein Menschenleben dauert, und dem sie die Entwicklungsmöglichkeiten schaffen mußten. Die Bedeutung des eigenen Grundbesitzes für kommunalpolitische Zwecke erkannten die städtischen Behörden selten; noch weniger natürlich die des außerhalb liegenden Grundbesitzes und Bodens. Es fehlte eben die bodenpolitische Zielsetzung. Deshalb blieben auch die Grundstückserwerbungen unorganisches Stückwerk. Selbst der Sinn für die historische Vergangenheit der Stadt erwies sich als verkümmert. So konnte es geschehen, daß schon 1866 die billige Erwerbung der Doppelburg Giebichenstein abgelehnt wurde. Hinsichtlich des ehemaligen Stadtgutes Gimritz mit der schönen Peißnitz, das 1821 wegen drückender Kriegsschulden an den Giebichensteiner Domänenpächter für 22 530 Tlr. verkauft worden war, machte man allerdings eine rühmenswerte Ausnahme, wohl auch deshalb, weil es zu störend in der westlichen Flanke der Stadt lag. Im Jahre 1889 wurde es für 1,1 Millionen Mark zurückgekauft. Von fast gleicher Wichtigkeit ist der Ankauf des Restrittergutes Freiimfelde, das aber zum größten Teile weiter verpachtet blieb. Fast alle sonstigen Erwerbungen waren Gelegenheitskäufe, die zum Teil für einen sofortigen Zweck gedacht waren. Meist sind sie unbedeutenderer Art. Erinnern wir uns jener Fehlspekulation mit dem Giebichensteiner Pfarracker, auf dessen Fläche die Militärkaserne errichtet werden sollte (1873), und auf dem heute die städtische Oberrealschule steht. Nennen wir weiter den Erwerb der ehemaligen Steuerkontrollhäuser am Kirchtor, Königstor, am Ranni'schen, Oberglaucha'schen Tor und in der Klaustorvorstadt (1875), die meist dem Abbruch bald verfielen. Bemerkenswert erscheint der Erwerb der „Hallorenbadeanstalt" auf den Pulverweiden, die zur „Volksbadeanstalt" wurde (1879). Das gleiche Jahr sah den Kauf der aus dem Erdmann'schen Nachlaß angebotenen Äcker in der Böllberger Mark, die als Vermögensanlage gedacht waren und späterhin ein beträchtliches Stück des Kämmereianteils bei dem 1891 gebildeten „Stadtgut" am Böllberger Weg darstellten, welches wiederum für die Hafenbahnanlage so bedeutsam wurde, zusammen mit den aus der Subhastation der Zuckersiedereikompagnie 1885 erworbenen Äckern. Zu Straßenregulierungen und besserer Fluchtliniendurchführung kaufte man Häuser und Parzellen. Hier steht der Kauf der „Halle" (1885) für M 350 000,— von der consolidierten Halleschen Pfännerschaft zwecks Ausbaus im Vordergrund, der erst nach langwierigen Verhandlungen zustande kam. Im Jahre 1888 erwarb die Stadt

die Komplexe der alten Universitätsreitbahn, 1896 den Freyberg'schen Garten in der Krausenstraße 24 und 1901 die Abdeckerei in der ehemaligen Feldstraße 13 für M 30 000,—, da sie den benachbarten Platz als Jahrmarktsplatz einrichten wollte. Das Gelände wurde später zum Tierasyl eingerichtet, da der Jahrmarktplatz wegen Einbruchsgefahr nicht gebaut wurde; 1902 erwarb man das für das Anlagewesen so wichtige Schmelzer'sche Grundstück an der Frieden- und Seebener Straße für M 140 000,— (der heutige Bürgerpark) und 1905 kam mit Unterstützung des „Verschönerungsvereins" auch der bisher fiskalische Teil des Galgenbergs in städtische Hände (für M 30 000,—).

Ein Verdienst erwarben sich die städtischen Behörden mit der Übernahme der Moritzburg durch Vertrag vom 5. 2. und 27. 4. 1897 zur dauernden Benutzung für Museumszwecke.

Nach diesem kommunalpolitischen Erfolg kann von Erwerbungen nicht mehr viel Hervorstechendes genannt werden. Wir vermerken noch Abrundungskäufe für das Stadtgut Gimritz (1903/04) und für das Rittergut Beesen/Ammendorf in verschiedenen Jahren, denen aber Abtretungen an das Wasserwerk gegenüberstehen. – Ganz deutlich wird die Zufälligkeit des Erwerbs bei den Häusern Leipziger Straße 84 und Königstraße 1 gegen Gewährung einer Leibrente. — 1892 kaufte die Stadt für M 285 000,— die ehemalige Lutze'sche Kaserne, Rathausgasse 11. Aus dem Verwendungszwecke ersieht man, daß aber auch hier der Zwang nicht fehlte. Das Gerichtsgefängnis befand sich in jenen Jahren in unzureichender Ausgestaltung noch im Amtsgericht. Im Einverständnis mit der Justizverwaltung erwarb man nun jenes Gebäude, baute es aus und verpachtete es für jährlich M 17 100,– an den Justizfiskus. Und doch wäre der Kauf nicht zustande gekommen, wenn nicht die Befürchtung geherrscht hätte, daß die Justizverwaltung mit der Eigentümerin, Frau Lutze, das Geschäft direkt machen würde, und dann späterhin jede Einmischung unmöglich wäre.

Von weiteren Grundstückserwerbungen interessiert nur noch der Zuwachs infolge der Eingemeindung der „Vororte" Giebichenstein, Cröllwitz, Trotha und Gimritz, die einigen Grundbesitz innehatten. Es waren einige Ackerparzellen und Baustellen, Teile des Saaleufers, die Friedhöfe, Verwaltungs- und Schulgebäude und sonstige Grundstücke ohne große bodenpolitische Bedeutung.

Allen diesen Erwerbungen standen glücklicherweise nur geringe Grundstücksabgaben gegenüber. Von 1872 bis 1884/85 vermerken wir nur die Veräußerung einiger Baustellen aus dem „Wolfhagen'schen Garten", der späteren Stadtgärtnerei. Die 70er Jahre brachten nach Anlage der Poststraße durch den ehemaligen Stadtschießgraben Abgaben aus den dort entstandenen Baustellen. Ebenso waren die Verkäufe aus dem später zu erwähnenden Hallenausbau, die sich über den Großteil der besprochenen Periode hinziehen, von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Neben diesen Veräußerungen, bei denen im allgemeinen der fiskalische Gesichtspunkt im Vordergrunde stand, sind nur die Landabtretung an die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn (1874) und der Verlust der sagenumwobenen „Gütchensgrube" zu beklagen.

Alles in allem hatte also die damalige Stadtverwaltung wenig getan, um in Übereinstimmung mit der industriellen Entwicklung der Stadt und mit der damit verbundenen räumlichen Ausdehnung einen bedeutenden Bodenvorrat zu schaffen. Immerhin kann man dem Magistrat unter der Staude'schen Führung wenigstens die Anerkennung dafür nicht versagen, daß er sich kräftig gegen jeden Verkauf städtischen Bodens zur Wehr setzte, obwohl innerhalb der Stadtverordnetenversammlung oft genug Neigung bestand, diesen an sich schon geringen aber im Werte steigenden Grundbesitz unter Erzielung spekulativer Gewinne zu veräußern, um mit dem Erlös die immer größer werdenden kommunalen Aufgaben angenehmer decken zu können. Der Raubbau einer fiskalischen Bodenpolitik ist Halle damit wenigstens erspart geblieben.

Doch traurig bleibt das Kapitel der Unterlassungen, das an einem besonders trüben Beispiel erörtert werden soll.

Als um 1900 die preußische Domänenverwaltung ihren Grundbesitz in Halle und Umgebung abstoßen wollte, erkannte Staude zwar diese günstige Gelegenheit, die Stadtväter aber scheuten jede Ausgabe. Charakteristisch und beschämend sind dabei die Verhandlungen wegen der Erwerbung der Burgruine Giebichenstein, der Unterburg und des Amtsgartens.

Im Jahre 1901 bot der preußische Minister für Landwirtschaft und Forsten durch die Regierung in Merseburg u. a. das Domänengehöft Giebichenstein, die Klausberge und die Ziegelwiese der Stadt zum Kaufe an. Es waren das alles Bodenteile, die tatsächlich längst zum Stadtkörper gehörten und deren Erwerb schon lange die Sehnsucht aller städtischen Behörden hätte sein müssen. Aber abgesehen vom ideellen Wert war ein zwingender Grund bereits damit gegeben, daß, wie wir noch sehen werden, der geplante Hauptkanal der städtischen Entwässerungsanlage nur durch den Burggraben, den Amtsgarten und durch die Klausberge geführt werden konnte. Weiterhin hätte auch die Stadtgärtnerei ein neues, größeres Heim in dem den Hallensern noch unzugänglichen Amtsgarten finden können.

Trotz aller Vorteile bot die Stadt eine zu geringe Summe; die Ziegelwiese und die Klausberge schieden sogleich aus. Hinsichtlich Giebichensteins paßte dem Stadtparlament die berechtigte Verpflichtung nicht, daß die historisch wertvollen Bauwerke des Gehöfts dauernd erhalten werden sollten, denn man hatte ernstlich im Sinn, zwecks Verbreiterung der Fährstraße die Wehrbauten der Unterburg an der Südwestecke abzuschneiden und so die alte Margarethenkapelle zu vernichten. Es erwies sich jedoch, daß die bedrohten Teile des Domänengehöfts unter Denkmalsschutz standen, solange nicht die Wege- und Straßenpolizei ihre Beseitigung im öffentlichen Interesse fordern konnte. Trotzdem erklärten die Stadtväter die Bedingung als unerträglich und dem städtischen Verkehrsinteresse entgegenstehend, denn nicht ihre, sondern Sache der Regierung sei es, historische Stätten zu schützen. — Obwohl nun der Minister, lebhaft unterstützt vom Magi-

strat, selbst die Verhandlungen führte und das Angebot kurz befristete, erfolgte nach mehreren Komissionsberatungen schließlich der unmögliche Vorschlag, durch die Unterburg eine Entlastungsstraße zu führen und die dabei im Wege stehenden Gebäude abzureißen. Das wieder mußte die Regierung ablehnen, aber, um den Erwerb des Domänengehöftes noch schmackhafter zu machen, fügte sie dem bisherigen Kaufobjekt ohne Preiserhöhung noch den fiskalischen Ufer- und Wegstreifen zwischen Saale und Amtsgarten, sowie kleine Parzellen an der Burggartenmauer und an der Fährstraße bei. Der entsprechende Magistratsantrag (6. 7. 1903) wurde aber abgelehnt. Wieder suchte man herunterzuhandeln, mehr den Blick darauf gerichtet, Grund und Boden gegenüber Giebichenstein zur Straßenverbreitung zu gewinnen. Denn man glaubte irrtümlich, als einziger Interessent den Preis drücken und mit dem geglückten Kauf gleichzeitig dem Erwerb teurer privater Grundstücke für jene Verbreiterung entgehen zu können. Die Regierung hätte schließlich jene Anlegung eines Fußwegtunnels durch den Südositurm der Unterburg gestattet, wenn man sonst einig geworden wäre. Der 21. 3. 1904 brachte dann wirklich den Beschluß der Stadtverordnetenversammlung (37 : 20), das Domänengehöft, die Burgruine, den Amtsgarten und die zugefügten Parzellen zu erwerben. Schnell versuchte man aber nochmals, die Beseitigung der „verkehrsfeindlichen" Gebäude zu erreichen, aber vergeblich. – Es wäre der Stadt in jenem Jahre noch möglich gewesen, die ganze Domäne Giebichenstein billig zu erlangen, doch die Stadtverordneten wollten auf ein solches „Spekulationsgeschäft" nicht eingehen.

Jetzt aber zeigte es sich, wie falsch das Stadtparlament kalkuliert hatte, denn plötzlich machte die Gegenseite nicht mehr mit. Das Finanzministerium beanstandete den Kaufvertrag, da „neuen Schätzungen nach ein höherer Preis erzielt werden mußte". Diese neuen „Schätzungen" aber bestanden in einem Angebot des Generalmajors v. Baginski für die Burg. Dieser Interessent hatte bereits die zu der bisherigen Domäne Giebichenstein gehörigen Vorwerke, sowie die ehemaligen Rittergüter Trotha und Seeben gekauft, und er gedachte die Unterburg als ritterlich-romantischen Mittelpunkt hinzuzugesellen. Von Baginski, über beste Beziehungen verfügend, brachte die Stadt nun schnell ins Hintertreffen. Schließlich erreichte sie wenigstens, daß der Minister am 2. November 1905 dem Verkauf des Amtsgartens mit der Burgruine, aber ohne die Unterburg, für M 155 000,– an die Stadt zustimmte. Letztere wurde dem Generalmajor v. Baginski für M 110 000,— zugesprochen. — Welchen Schaden die Stadt aber durch ihre Haltung erlitt, ersieht man daraus, daß ihr das ganze Objekt 1901 für M 150 000,— angeboten worden war.

Jetzt natürlich erfolgte die fast einstimmige Annahme durch die Stadtverordnetenversammlung (29. 1. 06) trotz der Verpflichtung, die Grundstücke dauernd von der Bebauung auszuschließen, die Parks und Gärten als öffentliche Plätze und die Burgruine gemäß den Vorschriften der Denkmalspflege zu erhalten. Am 9. 9. 1906 konnte die Burgruine endlich der Bevölkerung zugänglich gemacht werden. –

Dieses Beispiel läßt wiederum die Mentalität der städtischen Behörden klar erkennen. Hier wenigstens noch der gute Wille des Magistrats, etwas Gutes im Sinne einer großstädtischen Bodenpolitik zu schaffen, aber ohne Schwung und überzeugende Kraft. Und auf der anderen Seite das Gremium der Stadtväter, das geizig und kurzsichtig den Aufgaben der modernen Stadtwerdung nicht gewachsen war.

Solchen Versäumnissen steht würdig die Passivität der Stadt gegenüber der Entwicklung auf dem Grundstücksmarkt zur Seite.

Schon Anfang der 70er Jahre trat ein Mangel an Kleinstwohnungen auf, der zur Errichtung von städtischen Häusern „hinter dem Harze" führte (1872 73). Jedoch späterhin wurde kaum ein ernsthafter Versuch gemacht, die Grundstücksspekulation in zielbewußter Weise durch eine regulierende städtische Grundstückspolitik zu bekämpfen. Erst als um die Jahrhundertwende der Mangel an kleinen Wohnungen zu stark wurde, sannen die städtischen Behörden auf Abhilfe. Eine Kommission wurde eingesetzt (1900 01), mit dem Auftrage, geeignete Vorschläge gegen den Wohnungsmangel und die Bodenspekulation zu machen. Sie schlug schließlich die Hergabe von städtischem Terrain zur Erbauung von Gebäuden mit kleinen Wohnungen im Wege des Erbbaurechts vor. Eine entsprechende Magistratsvorlage wurde von der Stadtverordnetenversammlung für fünf nördlich der Schule am Böllberger Weg gelegene Baustellen angenommen. Nach erfolgter öffentlicher Ausschreibung wurden diese Stellen dem „Spar- und Bauverein" übertragen (1901). Die Bedingungen waren günstig. Das Erbbaurecht sollte auf 70 Jahre vergeben werden und der Erbbauzins war mit 10 bis 15 Pfennige pro qm niedrig gehalten.

Bei Ablauf des Erbbauvertrages sollte dem Erbbauberechtigten der vierte Teil des vollen Wertes von der Stadt vergütet werden. Die Gemeinde hatte festgesetzt, daß kein Wohnhaus mehr als 3, ausnahmsweise 4 Wohnräume enthalten soll e. Die Straßenbaukosten wollte die Gemeinde übernehmen, die Grundstückslasten der Erbbauberechtigte. — Es erhoben sich jedoch bald formelle Schwierigkeiten von Seiten der zuständigen Behörden. Als Ende 1902 der Mangel an Kleinwohnungen etwas nachließ, erlahmte auch das Interesse des „Spar- und Bauvereins", und der Vertrag mit der Stadt wurde gelöst.

So endete sang- und klanglos der erste Versuch einer deutschen Stadt, einen neuen Weg im Kampfe gegen Bodenspekulation und Wohnungsmangel zu erproben.

Schauen wir prüfend zurück, so können wir uns nicht wundern, wenn am Schlusse der Staude'schen Amtszeit der Umfang des städtischen Kämmereivermögens nicht allzu sehr angewachsen war. In Lage und Umfang wurzelte es zum größten Teile noch in der Vergangenheit, ergänzt hier und da fast nur in Verbindung mit den hervorgetretenen Bedürfnissen der Großstadtwerdung [1]). Aber Verwendung und Verwertung zeigen keine organische Verbindung mit dem Ziele einer großstädtischen Bodenpolitik. Zu Ende des Verwaltungsjahres 1905 06

[1]) Eine von mir vorgenommene chronologische Zusammenstellung der Grundstückskäufe, -verkäufe und Tauschhandlungen befindet sich in der Ratsbücherei Halles.

umfaßte der gesamte städtische Grundbesitz (ohne die Stiftungen) nur eine Fläche von 1136,70 ha[2]).

Den Hauptteil des Grundbesitzes nahmen noch immer die geschlossenen Güter ein: Beesen Ammendorf mit etwa 330 ha, das 1888 erworbene Landgut Halle (Kämmereianteil 38, 46, 49 ha). Dagegen war das ehemalige Rittergut Freiimfelde langsam durch die östliche Stadtausdehnung und von Diemitz her aufgeteilt worden und wies nur noch restliche Ackerflächen von knapp 30 ha auf. Andere Flächen, wie die Große Ratswiese, Pulverweiden, Spitz- und Würfelwiese gehörten schon zu dem ältesten Grundbesitz der Stadt.

Auf dem Gebiete der städtischen Grundeigentumspolitik ist demnach ein völliges Versagen festzustellen, und der Nachfolger Staudes fand im städtischen Grundbesitz nur eine schmale Basis für sein bodenpolitisches Wirken.

3. Bebauungspläne und Bauordnungen

Bebauungspläne und Bauordnungen vor allem können Waffen in der Hand einer guten Stadtverwaltung sein, die mithelfen können, eine großzügige Bodenpolitik zu treiben, welche durch die Bodenspekulation nicht oder nur wenig gestört werden kann. Um das Erweiterungsgebiet einer Stadt überhaupt für die Bebauung verwendbar zu machen, ist eine vorzeitige Aufteilung des Geländes notwendig. Dies geschieht durch die Aufstellung von Bebauungsplänen. So hat ein Bebauungsplan also die Aufgabe, die für die öffentlichen Straßen und Plätze notwendigen Flächen aus dem Gesamtgebiete herauszuschneiden und deren Begrenzungslinien als äußerste Baufluchtlinien festzulegen. Ein Bebauungsplan ist aufzustellen und erfüllt dann seinen Zweck, wenn die Stadterweiterung einsetzt oder ihr Einsetzen in naher Zukunft zu erwarten ist. Es muß dabei selbstverständlich sein, daß Bebauungspläne nicht erst aufgestellt werden, wenn die Bebauung schon im besten Gange ist.

In Halle setzte die Stadtplanung bald nach 1860 ein und zwar für die Vororte im Süden, Osten und Norden, jedoch war ihre Ausgestaltung völlig unzureichend. Gewöhnlich nahm man sich das in Frage kommende Erweiterungsgebiet vor, setzte einen öffentlichen Platz oder eine Kirche in die Mitte und ließ davon mehr oder weniger glückliche Straßen ausgehen. Am Schreibtische also gemacht, beachtete diese Planung weder die örtlichen Verhältnisse, noch dachte sie an künftige Verkehrsbedürfnisse oder an die Belange der künftigen Bewohner der geplanten Straßen. Glücklicherweise mußte man die großen Linien des alten Landstraßennetzes im Halleschen Weichbilde berücksichtigen, aber man wußte mit den damit gegebenen Möglichkeiten praktisch nicht viel anzufangen und baute ein Straßennetz, das unter Bevorzugung zeichnerischer Spielereien die topographischen Gegebenheiten vernachlässigte. So konnten das große Andreaskreuz der Liebenauer- und Torstraße, die

2) s. Einzelaufstellung im Verwaltungsbericht der Stadt Halle-S. von 1905/06.

dreieckigen Wohnblöcke im „Reformatorenviertel" nördlich des Riebeckstiftes und das Pauluskirchenviertel in der derzeitigen Ausgestaltung entstehen. Es kann nicht genug bedauert werden, daß der Plan Ludwig Wucherers, der die ganze Stadt von den Weingärten an bis zur Steinmühle im Halbkreis mit einem Grüngürtel umgeben wollte, nicht zur Ausführung kam. Die Frage der Grünanlagen wurde überhaupt als nebensächlich angesehen. Eine solche Planung konnte es geschehen lassen, daß man sich in einer Zeit, in der die Bebauung schon bis zur Gegend der Johanneskirche vorgedrungen war, knapp 1,5 km von der Altstadt entfernt, im Süden durch die Hafenbahn abriegelte. Die Ausgestaltung größerer, organisch zusammenhängender Bebauungspläne für die ganze Stadt oder wenigstens die größeren Erweiterungsgebiete gelang nie. Zwar ist seit 1875 schon von solchen die Rede, doch bestanden sie eigentlich mehr aus dem Plan, innerhalb noch nicht ganz fester Grenzen einmal die Aufteilung vornehmen zu wollen. Sie blieben also Vorprojekte. Somit war es grundsätzlich so, daß von Fall zu Fall spezielle Bebauungspläne für jene Stadtflächen erlassen wurden, die gerade der Bebauung harrten.

Wir wissen bereits, daß es den Bauspekulanten gelungen war, ihren Einfluß im Stadtparlament, in Deputationen und Kommissionen geltend zu machen. So blieben die einzelnen Bebauungspläne zum großen Teil interessebedingt und ohne Beziehung und Rücksicht auf das gesamte Stadtgefüge. Wie weit die Passivität der städtischen Behörden ging, zeigt ein markantes Beispiel. Es konnte geschehen, daß man zu Anfang unseres Zeitabschnittes nach Aufstellung des Bebauungsplanes für das Königsviertel feststellen mußte, daß von dem projektierten großen Königsplatz tatsächlich nur noch ein kleiner Rest vorhanden war, denn inzwischen hatte man ihn, ohne nach städtischen Bebauungsplänen zu fragen, ungehindert bebaut. Was als dürftiger Rest übrig blieb, ist der heutige Königsplatz.

Den Bauunternehmern und der Bodenspekulation hätte man durch schärfere Bauordnungen einen Riegel vorschieben können, denn die Bebauungspläne bedürfen solcher Ergänzung. Während diese den Grundriß der Stadt bilden, haben jene den Aufriß zu bestimmen, d. h. die Einzelheiten über die Art der Bebauung und Ausnützung der Grundstücke zu bestimmen. Vor dem Jahre 1870 hatten die Gemeinden keinerlei Möglichkeiten zur Beschränkung der Baufreiheit oder zur Enteignung des Bodens. Lediglich die ungenügenden Bestimmungen des Preußischen Allgemeinen Landrechts und des Gesetzes über die Polizeiverwaltung in den neu erworbenen Provinzen vom 20. 9. 1867 waren vorhanden. Erst das Gesetz vom 2. 7. 1875 betreffs Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften (Fluchtliniengesetz) schuf die bis zu dieser Zeit fehlende gesetzliche Grundlage zum Erlaß eines Bauverbots an unfertigen Straßen, zur Enteignung von Straßenland und zur Heranziehung der Anlieger zur Tragung der Kosten der Straßenherstellung. Auf Grund desselben wurden auch in Halle am 7. 1. 1877, am 27. 3. 1883 und am 20. 11. 1888 Ortsstatute gemäß der Städteordnung vom 30. 5. 1853 erlassen, von denen das letztere mit den Nachträgen vom 1. 4. 1896,

30. 4. 1906 und 26. 10. 1908 noch heute (Mai 1937) Gültigkeit besitzt. Baupolizeiliche Vorschriften erließ man in Halle erst 1879, doch standen sie dem Interesse der Bauunternehmer nicht im Wege. Auf die Gesundheitsansprüche der Wohnenden nahmen sie keine Rücksicht. Die Folge war die Entstehung der Mietskasernen ohne Licht und Luft, welche ewig ein Vorwurf gegen den damaligen deutschen Städtebau bleiben werden, da sich in ihnen die größten gesundheitlichen und gesellschaftlichen Gefahren für unser Volk entwickeln konnten. In Halle bieten die Forsterstraße und ihre Querstraßen, die Eichendorffstraße in Giebichenstein, die großen Bauten der Tor- und Thomasiusstraße unter vielen die besten Beispiele. Mit dieser Nichtbeachtung sozialer Bedingungen ging die fahrlässige Bauweise Hand in Hand. Viele Gebäude mit mangelhafter Isolierung wurden auf schlechtem Baugrund errichtet; die Schaffung von sanitären Einrichtungen wurde meist unglaublich vernachlässigt. Vielfach legte man auf die Außenseite besonderen Wert und schuf Bauten im besten Stilmischmasch, anstatt die Zweckmäßigkeit des inneren Ausbaues in den Vordergrund zu stellen.

1889 entstand nach zweijähriger Revisionszeit eine neue Baupolizeiordnung. Sie beachtete mehr als bisher feuer- und sanitätspolizeiliche Gesichtspunkte. Erst 1910 wurde sie weiter verbessert. Doch auch sie blieb ohne Einfluß auf die damaligen städtebaulichen Tendenzen. Nun ging man aber wenigstens daran, die Übertragung der innenstädtischen bedenklichen Verhältnisse auf die neuentstehenden Stadtteile zu unterbinden. Nach dem Vorbild anderer Städte wurde am 20. 8. 1898 eine Zonenbauordnung erlassen, d. i. eine Bauordnung, die das Stadtgebiet in verschiedene Zonen (Bezirke) teilt, je nach den Zwecken, die ihm seinen Charakter geben; demgemäß war in diesen Zonen die Bauweise und Bebauungsdichte verschieden durchzuführen.

Die Annahme dieser Zonenbauordnung erfolgte wieder unter Umständen, die für die Stadtverordnetenversammlung jener Zeit typisch waren. Eine Kommission wurde zur Vorbereitung geschaffen, deren Mitglieder zu einem erheblichen Teil aus Interessenten bestanden. Schon bald wurden sie von der Schweigepflicht entbunden. Immerhin erkannte man die Tragweite der Zonenbauordnung nicht völlig. Während die kommunalen Vereinigungen sie für zwecklos hielten, nahmen die Bauunternehmer und Grundstücksspekulanten an, daß die Auferlegung von Baubeschränkungen für größere Flächen die Wertsteigerung des Baulandes und eine Mietsteigerung infolge des erhöhten Wohnbedürfnisses der anwachsenden Stadt nach sich ziehen müßte, sodaß sie ihnen vorteilhaft wäre.

Die Zonenbauordnung erwies sich aber als segensreich. Ihre Durchführung unter Genzmer geschah zielbewußt. Ihre dem gemeindlichen Interesse dienenden Beschränkungen betrafen die Bodenausnutzung und verhinderten das Heraufreiben der Bodenpreise. Sie bot die Grundlage zur Schaffung von gesundheitlich besseren Wohnzuständen. Der Einfamilienhausgedanke wurde in den Vordergrund gestellt. Dem gemäß enthielt die Zonenbauordnung Bestimmungen über die Anlage von Vorgärten, Häuserhöhe, Geschoßzahl und Ausschluß von Hinterhäusern. Sie verhinderte in ihrem Wirkungskreis von ihrer

Einführung ab die weitere Entstehung jener Mietskasernen. So konnte sie zwar das Wohnungselend, wie es die Innenstadt aufwies, in ihrem Bereich verbieten, nichts aber von den Schäden wieder gut machen, welche seit den 70er Jahren im Wohnwesen der Stadt entstanden waren. Denn grundsätzlich haben Bauordnungen ja keine rückwirkende Kraft, sondern können erst von ihrem Erlaß an ihren Einfluß geltend machen. Alle gesunden Vorschriften der Zonenbauordnung aber mußten solange fragwürdig bleiben, als in der beschlußfassenden Versammlung der Stadt ihre Gegner die bauliche Entwicklung der Stadt beeinflußten. Damit war alles Planen der Stadt ständig in Frage gestellt. Als Kommissionsmitglieder hatten die Bodenspekulanten auch hier sehr oft und schnell die Möglichkeit sich von den geheimen baupolizeilichen Absichten (Fluchtlinienfestsetzung) zu unterrichten, sie zu verhindern oder für ihre Interessen zu verwenden. - Es gab Einsichtige, die auf Grund der trüben Entwicklung des Halleschen Wohnungswesens erkannt hatten, welche Gefahr die schlechten Wohnungsverhältnisse für eine gesunde Bevölkerungspolitik bedeuteten. Im allgemeinen aber waren die Menschen von dem liberalen Denken ihrer Zeit vollkommen beherrscht. Das Versagen der bestehenden Gesundheitskommission war hier offensichtlich. —

Die Zonenbauordnung war zwar ein guter Beginn auf dem Wege der Förderung gesunden Wohnungsbaues, doch noch fehlte die eigentliche Wohnungsaufsicht und -pflege, die allein die erforderliche Grundlage für eine gesunde Wohnungspolitik schaffen konnte. So ist es doch deutlich, daß die Bebauungspläne und Bauordnungen der Jahre 1870 bis 1906, mit Einschluß der Zonenbauordnung, nicht die notwendige Ausgestaltung fanden, welche für eine wünschenswerte Stadtplanung und -bebauung unerläßlich war, und das vor allem deshalb, weil es dem Privatinteresse gelang, sich auf diesen Gebieten gegen das städtische Allgemeininteresse durchzusetzen.

4. Das städtische Grundsteuerwesen

Ebenso wie eine zielbewußte Grundeigentumspolitik und Schaffung ebensolcher Bebauungspläne und Bauordnungen kann eine gerechte städtische Grundbesteuerung eine gute Handhabe für die städtische Bodenpolitik abgeben. Für die Bodenreformer, die im neuen Jahrhundert die gemeinnützige Verwendung des Bodens und eine entsprechende Bodenpolitik verlangten, stand die Grundsteuer nach dem gemeinen Wert im Vordergrunde.

In Halle gab es von 1876 an neben einer Mietssteuer eine städtische Grundsteuer (Regulativ vom 31. 12. 1875). Ihre Veranlagung erfolgte in Höhe von 2½ v. H des jeweiligen Nutzungswertes der Gebäude und Liegenschaften (ohne Rücksicht auf etwaige Schulden und Abgaben). Die gleiche Tendenz hatte die städtische Mietssteuer von

1875 bis 95. Sie wurde nach Maßgabe des ermittelten Miets- und Pachtertrages bzw. Nutzungswertes ebenfalls in Höhe von 2½ v. H. (ab 1890 bis 91 = 5 v. H.) erhoben.

Die Einnahmen aus der städtischen Grund- und Mietsbesteuerung betrugen:

1875 — M 324 454 bei M 2 511 671 Gesamteinnahmen, dagegen
1894/5 — M 758 253 bei M 9 563 449 Gesamteinnahme.

Der Anteil an der Gesamteinnahme war also beträchtlich gesunken.

Mit der Miquel'schen Steuerreform (Kommunalabgabengesetz vom 14. 7. 1893) erhielten die Städte die bisher staatliche Grund-, Gebäude- und Gewerbesteuer. Die Stadt Halle begnügte sich aber damit, für diesen Gewinn die Mietssteuer fallen zu lassen. Sie behielt ihre Grundsteuer bei und gestaltete sie so, daß die Höhe des Betrages 125 v. H. der staatlichen veranlagten Grund- und Gebäudesteuer ausmachte. Der Besteuerung lag der jährliche Nutzungswert zugrunde [3]).

Als nun aber zu Anfang des neuen Jahrhunderts das Hallesche Abgabenwesen i. S. der Miquelschen Steuerreform umgestellt wurde, bemühte sich der Magistrat, die Erhebung der Grundsteuer nach dem gemeinen Wert, d. i. der jederzeit erhältliche Verkaufswert, anstatt nach dem Nutzungswerte 1902 und 1903 durchzusetzen. Die bisherige Erhebung der Gemeindegrundsteuer ging auf das Gesetz vom 21. 5. 1861 zurück und beruhte auf Feststellungen, die für die spätere Zeit nicht mehr maßgebend sein konnten. Sie wurde nach dem landwirtschaftlichen Reinertrag veranlagt und war bei Grundstücken in aufblühenden Industriestädten, die als Bauland einen großen Wert hatten, wirkungslos, da hier nur ein geringer oder gar kein landwirtschaftlicher Ertrag erzielt wurde. Diese Tatsache mußte sogar Anlaß dazu geben, die Grundstücke ungenutzt liegen zu lassen, führte also zur Begünstigung der Bodenspekulation. Diese Veranlagungsart wirkte so, daß jene abgenutzten Häuser mit kleinen und mittleren Wohnungen, in denen der kleine Mann untergebracht war, stärker belastet wurden als die sogenannten besseren Häuser mit großen Wohnungen. So zahlte 1900 der Besitzer von nutzlos daliegendem Baulande im Werte von M 1 107 000 dafür nur M 34, ein anderer für eine Baustelle im Werte von M 1 446 000 sogar nur M 13,— Grundsteuer.

Es lag nahe, daß in den Kreisen der Besitzer von Häusern und Kleinwohnungen eine starke Strömung gegen eine solche Besteuerungsart aufkam, und daß der gemeine Wert als gerechtere Steuerbemessungsgrundlage gefordert wurde, besonders da die guten Wirkungen von anderen Städten her bekannt waren. Doch da die diesbezügliche Magistratsvorlage einer Kommission übergeben wurde, war sie bald erledigt (Ablehnung 9:3).

Hier hätte eine scharfe Waffe gegen die schlechten Wohnungsverhältnisse und gegen die spekulative Zurückhaltung von Bauland

[3]) Grundsteuerordnung vom 8. 3. 1895.

gefunden werden können. Jedoch, obgleich sich neben dem Magistrat auch Haus- und Grundbesitzer dafür einsetzten, gelang der anders interessierten Mehrheit die Abwendung dieser bodenpolitischen Maßnahme, die einer großzügigen Bodenpolitik so dienlich hätte sein können.

Demgegenüber glückte aber die Einführung der sogenannten Immobilarumsatzsteuer, erlassen am 27. 3. 1900 per 1. 4. 1900, durch welche für die Gemeinde ein Mitgenuß an den auch durch ihre Einrichtungen geschaffenen Bodenwertsteigerungen ermöglicht werden sollte. Diese Steuer wurde im Laufe der Zeit noch dahin ausgebildet, daß ab 1903/04 der Umsatz der unbebauten Grundstücke mit einem doppelt so hohen Satze (2 v. H.) wie der der bebauten Grundstücke (1 v. H.) belegt wurde. (Neue Immobilarumsatzsteuerordnung vom 12. 9. 1905.)

Eine besondere bodenpolitische Wirkung hat diese Steuer in der besprochenen Periode trotz finanziell guter Ergebnisse nicht mehr haben können; schon deshalb nicht, weil bei der Umsatz- und Wertzuwachssteuer eine Abwälzung kaum verhindert werden kann, sodaß die Steuer sehr leicht ihren Zweck verfehlt.

Die städtische Grundsteuer brachte folgende Ergebnisse:

1895/96	ℳ 443 223,—	= 22,19%	der ges. Komm. Steuern von	ℳ 1 996 937,—
1901/02	ℳ 731 853,—	= 20,21 %	„ „ „ „ „	ℳ 3 621 222,—
1906/07	ℳ 905 807,—	= 20,03%	„ „ „ „ „	ℳ 4 522 050,—

Bei steigenden Ergebnissen ist also ein leichtes, relatives Fallen des Anteils an den gesamten städtischen Steuereinnahmen zu vermerken.

Jene 1900 eingeführte Immobiliarumsatzsteuer ergab:

1900/01	in Höhe von 1 %	= ℳ 87 819,—	= 2.54 % der ges. Komm.-Steuern
1902/03	in Höhe von 1 %	= ℳ 139 614,—	= 3,52 % „ „ „
1903/04	1 % für bebaute Grundstücke 2 % f. unbebaut. Grundstücke	= ℳ 186 537,—	= 4,36 % „ „ „
1905/06	wie vor	= ℳ 196 525,—	= 4,34 % „ „ „

Diese Tabelle zeigt, daß selbst die Erhöhung der Sätze 1903/04 nicht dazu half, diese Steuer wesentlich ertragreicher zu gestalten und ihr zu größerer Bedeutung innerhalb des Systems der städtischen Steuern zu verhelfen.

Die Stadt hatte also auch auf das für den Kampf gegen die Bodenspekulation so wichtige Mittel der Grundbesteuerung nach dem gemeinen Wert verzichtet und nur die für diesen Zweck völlig unzureichende „Umsatzsteuer" eingeführt. Diese passive Haltung entsprach der bisher festgestellten auf dem Gebiete der Grundeigentumspolitik, der Bebauungspläne und Bauordnungen. Damit beherrschte die Privatinitiative, nur wenig kontrolliert, den städtischen Boden.

5. Die bauliche Erweiterung der Stadt

Unter diesen Umständen konnte es nicht wunder nehmen, daß die bauliche Entwicklung Halles in jenem ungünstigen Rahmen verlief. Weniger die mangelnde gesetzliche Möglichkeit nach 1870, als vor allem die Mentalität der in der Stadtverwaltung einflußreichen Männer ließ es zu, daß das privatwirtschaftliche Interesse der Bauherren mit all seinen Schattenseiten die hallesche Bautätigkeit unseres Zeitabschnittes beherrschte. Große Bauunternehmer beeinflußten, wenig beschränkt, in den entscheidenden Jahren die bauliche Entwicklung Halles zur Großstadt, und die Stadt sah ziemlich passiv zu.

Unter solchen Bedingungen bebauten die Unternehmer besonders in den 70er Jahren ganze Erweiterungsgebiete und errichteten auch späterhin überall ihre Mietskasernen.

Als Halle seinen mittelalterlichen Rahmen um 1870 sprengte, richtete sich sein Ausdehnungsdrang naturgemäß nach den freiliegenden Flächen an seiner Peripherie. Schon 1855 begann die Stadt sich zu regen. Das Königsviertel entstand auf der Lehmbreite von 1855 bis 1870, angeregt durch den Bahnhof und dessen Entwicklung, was ebenfalls das Emporwachsen bedeutender Industrieanlagen in der Merseburger Straße, besonders 1872–74, zur Folge hatte. Diese Straße erlebte in den 80er Jahren nochmals eine starke Bebauung. – 10 Jahre nach dem Königsviertel sehen wir die Bebauung des Luckengeländes (Luisen-, Hedwig-, Zinksgarten-, Margareten- und Sophienstraße), dem in der Erbauung des Stadtgymnasiums (1867—68) ein Mittelpunkt gegeben wurde. Die weitere Ausdehnung der Stadt vollzog sich nun auf der sogenannten „Gottesackerbreite", die von der Magdeburger Chaussee (seit 1873 hieß die Endstrecke derselben zwischen Steintor und Leipziger Platz Riebeckplatz – Magdeburger Straße; heute Hindenburgstraße), einem Teil des Stadtgottesackers, dem Martinsberg und der Gottesackerstraße begrenzt war. Hier erblicken wir das Tätigkeitsgebiet des Zimmermeisters Loest und des Rittergutsbesitzers Beyer (Anhalter-, Dorotheen-, Parkstraße). Dort auf der Gottesackerbreite gab es seit 1877 weiterhin eine Degenkolbesche Breite, da der Unternehmer Degenkolbe auf dem Reste derselben, vorzugsweise um die Charlotten-, Marien-, Dorotheen- und Augustastraße, seine Häuserblöcke errichtete. – Um 1873 bis 1878 war die einseitige Bebauung der Poststraße (Westseite) auf dem ehemaligen Stadtschützenhausgelände im besten Gange. – Inzwischen waren in der Nachbarschaft der 1867/68 erbauten Diakonissenanstalt auch das Mühlwegviertel und die Bernburger Straße entstanden. Von 1875 bis 1880 vermerken wir hier die allmähliche Bebauung der Laurentius-, Hermann-, Henrietten- und Blumenstraße, denen die Wettinerstraße folgte. — Auch die Besiedlung der Magdeburger Straße und „Marienbreite" bzw. „Maillenbreite" entwickelte sich in den

70er Jahren. Um 1875 war die Ostseite der Magdeburger Straße bis zur heutigen Krukenbergstraße schon ziemlich bebaut. Zwischen dem Schimmel- und Steintor entstanden seit 1876 die großen Bauten der Universitätskliniken auf dem 1874 angekauften Gelände. Dort, östlich der Magdeburger Straße, zwischen dieser und dem Anhalter- und Magdeburg-Halberstädter Güterbahnhofe, sehen wir den Bauunternehmer Zimmermann von 1883 ab bis gegen 1900 seine Gebäude errichten. (Zimmermannsche Breite: Forsterstraße und Nebenstraßen.) — Mit der Überbrückung der Berliner Chaussee nach Diemitz über das gesamte Bahngelände, 1882, ging man auch an die allmähliche Bebauung der Südseite der Berliner Straße; auf der Nordseite erfolgte sie erst nach 1900. Ende der 90er Jahre folgten die Friesen- und Jahnstraße. Abseits vom Mühlrain war 1889 die Nervenklinik der Universität erstanden. Das Friedrichstraßenviertel mit dem häßlichen Friedrichsplatz wurde auf dem Gelände zwischen der alten Petersberger Vorstadt, dem Luckenviertel und dem Mühlweg in den Jahren 1870 bis 1885 erbaut. Später zwar, aber dafür ungleich wuchtiger als in den besprochenen Stadtteilen, ging jedoch die Bebauung im Süden, die spätere Hauptentwicklungsrichtung schon anzeigend, vor sich. Schon war ein neues Glauchaer Viertel im Gelände zwischen Tor- und Taubenstraße im Entstehen begriffen. 1875 begann mit der Pflasterung die Bebauung der Torstraße. 1885 folgten damit schließlich die Schwetschke- und Zwingerstraße und in den nächsten Jahren die Bertram-, Lerchenfeld- und Jacobstraße, alles Bauten, deren Miethauscharakter eindeutig ist. Nun dehnte sich die Stadt südlich von Glaucha, den Francke'schen Stiftungen und dem Königsviertel, also in ihrer ganzen Südbreite, immer mehr aus. Bereits in den 70er Jahren hatte hier der Hallesche Wohnungsverein (1871—78) auf genossenschaftlicher Grundlage vor dem Ranniſchen Tor seine 5 Vereinsstraßen mit 43 Wohngebäuden geschaffen. Danach folgte die Bebauung der Ludwigstraße (Nordseite) und der Anfangsteile der Wörmlitzer-, Beesener- und Liebenauer Straße, sowie Bauten an der Pfännerhöhe und Merseburger Chaussee. Um 1890 war die Linie Ludwig-Canstein straße erreicht. Nur zwei Baulandenklaven westlich zwischen Wegscheider- und Geseniusstraße und östlich zwischen Streiberstraße und Pfännerhöhe störten das Gesamtbild. Südlich davon entstanden 1894 das Paul-Riebeck-Stift und die Provinzialblindenanstalt an der Lutherstraße. 1893 erfolgte der Neubau der Johanneskirche als Zentrum des neuen Südviertels. Weiter östlich schob sich die Bebauung an der Merseburger Straße auf der Westseite bis zur Thüringer Straße, auf der Ostseite noch weiter südlich bis an „Löst's Hof" vor (1884 als Heim für Arbeiterfamilien erbaut). Hier wurden 1887 der Südfriedhof, 1894 das Krankenhaus Bergmannstrost und 1899 bis 1900 die Artilleriekaserne vorgelagert. — Bis Anfang 1906 fanden weitere städtebauliche Erweiterungen in dieser Richtung nicht mehr statt.

Auch im Westen, der Klaustorvorstadt, machte sich nach 1870 eine erhöhte Bautätigkeit geltend. Die Mansfelder Straße wurde an der Hoffmannschen Ziegelei wie auf dem Gelände bis zur Elisabeth-

brücke bebaut. Neue Straßen entstanden; so die Wiesenstraße und im östlichen Teil die Ankerstraße und „am Mühlgraben". Um 1890 ist in diesem Stadtgebiet die Bautätigkeit am kräftigsten. Die Robert-Franz-Straße und ihre Nebenstraßen, das Fürstenthalviertel, entstanden in den Jahren 1890–97. Die Bebauung der Pfälzer Straße und des Fürstenthales vollendete sich aber erst im neuen Jahrhundert.

Im Nordosten war seit 1880 ein weiteres Stadtviertel östlich der Ludwig-Wucherer-Straße bis zum Kriege in vollster Entwicklung, das heutige Pauluskirchenviertel. Bis 1890 waren hier die Lessing-, Schiller-, sowie die Blumenthal-, Hohenzollern-, Brandenburger-, Goeben-, Fritz-Reuter-, Kaiser-, Uhland- und Viktor-Scheffel-Straße bebaut. Von 1890 bis 1900 fiel die Grenze der ringförmigen Kronprinzenstraße mit der Vollendung der Goethe- und Bismarckstraße. In der verlängerten Kaiserstraße erfolgte der imposante Bau der Landwirtschaftskammer und am Schlusse unseres Zeitabschnittes war die bauliche Erschließung der York- und Moltkestraße im Gange. Mit der Einweihung der Pauluskirche auf dem neuen Kaiserplatze im Jahre 1903 war dem Viertel, wie im Süden mit der Johanneskirche, der kirchliche und geographische Mittelpunkt gegeben worden.

Der Druck der steigenden Bevölkerung richtete sich nach allen Seiten, und so überspülte die Bebauungswelle selbst den breiten Eisenbahngürtel im Osten der Stadt. Nach dem Bau des neuen Bahnhofes und der Regulierung der Delitzscher Straße infolge des Bahnhofneubaues entstand das öde Freiimfelder-Miethausviertel nördlich der Delitzscher Straße von 1890 ab im Osten des großen Zentralgüterbahnhofes. Nicht unwesentlich dafür war der Bau des großen Schlacht- und Viehhofkomplexes und der großen Volksschule (1900 bis 1901) an der Freiimfelder Straße. Diese Straße und die Landsberger Straße durchschneiden den Stadtteil von Süden nach Norden, durch Nebenstraßen verbunden.

Nachdem 1880 die Bebauung des Mühlwegs durchgeführt worden war, setzte sich dieselbe in den folgenden Jahren nach Norden hin fort. Es folgten die Händelstraße (ab 1881 bis 1903), die Lafontainestraße (ab 1886 bis 1895), die Reichardtstraße (ab 1890 bis 1901) und um 1900 die Ernestusstraße, die bis 1906 zur Hälfte bebaut war. Damit war die Grenze Giebichensteins erreicht. Wieder bildet eine Kirche den Mittelpunkt, die St. Stephanuskirche (1891 bis 1893). — 1895 erfolgte auf einem Teil des ehemaligen Giebichensteiner Pfarrackers die Anlegung des Wettinerplatzes. Der auf der östlichen Seite bis 1900 noch zu Giebichenstein gehörende Advokatenweg sah erst von 1885 an eine lebhaftere Bebauung an der West- und Ostseite.

1900 zählte die Stadt bei 129 510 Einwohnern 6164 bebaute Grundstücke. Mit dem Jahre 1900 und der in diesem Jahre erfolgten Einverleibung der Vororte Giebichenstein, Cröllwitz und Trotha, sowie des Gutes Gimritz, umfaßte die Bebauungsgrenze Halles nun auch diese neuen Stadtteile. Allerdings war die Stadt schon um die Mitte der 90er Jahre mit ihnen bereits organisch verwachsen durch gemeinsame Straßenzüge oder Brücken. Nachdem die Lücken hier geschlossen waren, vermerken wir im neuen Jahrzehnt nach dieser nördlichen

Richtung, wie auch im Süden, eine starke Bauentwicklung. Vor allem war dies in dem ehemaligen Giebichenstein der Fall. Bemerkenswert ist es, daß schon 1896 für Cröllwitz, für das Gelände nördlich der Dölauer Straße zwischen der Knochenmühle und dem Lettiner Weg, von der Stadt ein Bebauungsplan aufgestellt wurde. — Die Reilstraße vermehrte über Bad Wittekind hinaus ihre Bauten, und an der Seebener Straße, am Angerweg und am Zoologischen Garten entstanden ebenfalls Neubauten, besonders Villen.

Als Staude sein Amt niederlegte, verlief die südliche Bebauungsgrenze von den Weingärten die Torstraße entlang, an den Vereinshäusern vorbei und die Wörmlitzer Straße entlang bis zur Canisteinstraße, bog dann wieder bis fast zur Lindenstraße ab und erreichte die Südstraße. Hier zeigte sich eine Bebauung der Pfännerhöhe bis weit in die westliche Richtung hinein. Im Südosten aber bildeten die Thomasiusstraße bis zur Thüringerstraße, sodann die Merseburger Straße bis etwa zur heutigen Schlosserstraße die weitere Grenzlinie. Als geschlossene Komplexe lagen das Riebeckstift, die Provinzialblindenanstalt, der Wasserturm am Lutherplatz, der Südfriedhof, die Artilleriekaserne, das Krankenhaus Bergmannstrost und die Rennbahn neben einzelnen Gebäuden vor dieser Linie. Doch war das ganze Gelände nördlich der Hafenbahn schon in der Erschließung begriffen.

Im Norden verlief die Bebauungsgrenze nunmehr von der Dölauer Straße in Cröllwitz über die Saale zur Saalschloßbrauerei, umschloß dann, nördlich an der Saale entlang gehend, Trotha; dieser Vorort lag zwischen Saale und der Straße nach Könnern, welche die Verlängerung der Trothaer Straße bildete, eingeklemmt. Sodann verbreiterte sie sich noch um diese Straße. Ein großer Komplex zwischen der Saale, Seebener Straße, Trothaer Straße und Trotha war noch unbebaut geblieben. Vom Angerweg bewegte sich die Grenzlinie dann zur Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, ging an dieser entlang bis zur Gneisenaustraße, von da an nach Süden und Osten um das in Erschließung begriffene Paulusviertel herum bis zur Hardenbergstraße und Kaserne.

Und schließlich hatten sich im Osten südlich des Schlachthofes zwischen dem Zentralgüterbahnhofe und der Freiimfelder Straße ebenfalls Anbauten entwickelt.

In der Zeit von 1870 bis 1906 hatte sich Halle somit vorzugsweise nach Süden und Norden baulich außerordentlich ausgedehnt. Der Westen war Hochwassergebiet. Im Osten lag der breite Eisenbahngürtel, der immerhin durch die Freiimfelder Anlagen zum Teil bezwungen werden konnte. Damit war die Nord- und Südrichtung als natürliche Erweiterungslinie gegeben. Aber fast schien es, als ob der den Süden abriegelnde städtische Hafenbahnbau, nicht weit von der Bebauungsgrenze, der südlichen Erweiterung ein schwer überwindbares Hindernis entgegensetzte. Aber der Bevölkerungsdruck ließ nicht nach. Schon hatte Halle eine Bevölkerung von rd. 170 000 Menschen unterzubringen. Daher war die bauliche Erweiterung 1906 noch längst nicht abgeschlossen.

6. Eingemeindungen

Die unglückliche Stadtlage zwischen der Saale mit ihren Armen im Westen und den Eisenbahnlinien im Osten gab für eine evtl. Ausdehnung Halles notwendigerweise die Richtung an. Im Norden hatte sich seit 1870 die Stadtgrenze den Grenzen von Giebichenstein, Cröllwitz und Trotha immer mehr genähert. Im Süden, den man immer als Stiefkind behandelte, legte man sich durch die Linienführung der Hafenbahn (1895) selbst eine Barriere vor. Im Westen aber erstreckte sich das zum Saalkreise gehörige, jedoch stadteigene Landgut Gimritz mit seinen Ländereien bis unmittelbar vor den westlichen Ausgang der Stadt. Trotz dieser offensichtlichen Zwangslage wurde von den Stadtbehörden jedoch eine Ausdehnungspolitik getrieben, die in ihrer Unzulänglichkeit und Kurzsichtigkeit ihresgleichen suchen muß. Im Jahre 1870 wurde die Stadtkreisfläche mit 2490 ha 28 ar 30 qm angegeben, welche Zahl jedoch späterhin durch Neuvermessung etwas nach unten revidiert wurde (1879 = 2431 ha). Im Sommer 1871 wurde durch Privatkauf ein Teil des zur Amtsziegelei zu Giebichenstein gehörigen Gartens in Größe von 148 qm dem Stadtbezirk hinzugefügt. 1873 gedachte die Stadt einen erworbenen Ackerplan der Pfarrei Giebichenstein von 19 Morgen 31 qm, auf welchem eine Militärkaserne gebaut werden sollte, dem Stadtgut hinzuzufügen, doch blieb dieser Versuch erfolglos, da sich andere Grundstücksverhandlungen zerschlugen.

Immer notwendiger aber wurde die Eingemeindung jener nördlichen Vororte, da die Bebauung nach Norden immer schneller vorwärtsschritt. Und so entwickelte sich über mehr als zwei Jahrzehnte hinaus die Tragikomödie der Eingemeindung von Giebichenstein, Cröllwitz und Trotha, sowie Gimritz. Bereits 1878—79 fanden erfolglose Verhandlungen zwischen der Stadt und der Königlichen Regierung zu Merseburg hinsichtlich der Eingemeindung von Giebichenstein statt. Besonders aber 1883 wurden sie wieder von dieser aus polizeilichen, sanitären und wirtschaftlichen Gründen angeregt mit dem Hinweis auf die bauliche Weiterentwicklung. Der Magistrat befürwortete dieses Projekt auch in einer ausführlichen Denkschrift. Doch die Stadtverordnetenversammlung übergab die Angelegenheit einer Kommission. Dabei verging ein Jahr. Schließlich hielt die Stadtverordnetenversammlung die finanziellen Opfer für zu groß, da sie in keinem Verhältnis zu dem Vorteil stünden und die Stadtgemeinde überlasteten. Die andere Sorge war, daß die Hallische Wasserleitung für die Ausdehnung nach Giebichenstein nicht leistungsfähig genug sein würde. Damit ruhte die Angelegenheit. Unterdessen (1887) beschlossen die städtischen Behörden, veranlaßt durch den Bahnhofsumbau und die erwartete Bebauung der Freiimfelder Stadtäcker (östlicher Bebauungsplan), die zweckmäßig erscheinende Eingemeindung des zwischen dem Zentral-Güterbahnhof und Diemitz gelegenen Gutsbezirkes (41 ha 14 ar 50 qm), sowie des von demselben zum größten Teil eingeschlossenen Grundstücks „der Kessel" (2 ha 54 ar 30 qm). Nach längeren Verhandlungen mit der Gemeinde Diemitz und dem Eigentümer des

„Kessels“ der Saalkreis stimmte bald zu — konnten mit staatlicher Genehmigung endlich 1890/91 diese für die östliche Stadterweiterung so wichtigen Gebiete (Summa 43 ha 68 ar 80 qm) in den Stadtkreis übernommen werden, der damit einen Flächenumfang von 2553 ha 95 ar 47 qm erhielt, in bodenpolitischer Hinsicht ein außerordentlicher Erfolg. Ermutigt durch diesen wollten die städtischen Behörden nun auch im April 1891 den 1889 erworbenen Gutsbezirk Gimritz eingemeinden. Der Provinzialverband der Provinz Sachsen hatte ja keine Bedenken, wohl aber der Kreistag des Saalkreises, der aber, wie es froh im Verwaltungsgebiet heißt, „keine entscheidende Stimme hatte“, sondern gesetzlich nur „angehört werden muß“. Voller Empörung heißt es da weiter, daß die Behauptung des Kreistages, es bestehe kein öffentliches Interesse für die Eingemeindung von Gimritz, und die Eingemeindung von Giebichenstein sei viel dringlicher, „keine Begründung habe“. Die Eingemeindung von Gimritz sei gerechtfertigt durch den bedeutenden Verkehr auf der zum Gutsbezirk gehörigen Peißnitz, dem hallischen Stadtpark, und durch die Notwendigkeit, ihn durch die städtische Polizei zu regeln. Weiter wurden die dortigen städtischen Anlagen und der Bau der Peißnitzrestauration, die ausgedehnten Leistungen der Gas- und Wasserwerke im Gutsbezirk, die Benutzung des Sandangers, der städtischen Schule und die bedeutenden Aufwendungen der Stadt für die Bepflasterung des Lettiner Kommunikationsweges (Verbindung Halles mit der Provinzial-Irrenanstalt) hervorgehoben. — Alles Dinge, die allerdings zur Eingemeindung völlig berechtigten, aber den belehrenden Hinweis auf Giebichenstein durchaus nicht entwerten konnten. Man schickte nun ein Gesuch an den Regierungspräsidenten, die gewünschte Änderung der Kreisgrenze nach § 3 der Kreisordnung höheren Ortes zu unterstützen. Vergeblich! Und wieder herrschte Schweigen, und wieder sprach der Kreistag des Saalkreises, als 1895 die Frage von neuem aktuell wurde, sein Veto aus. Die Stadtverordnetenversammlung wandte sich abermals an den Regierungspräsidenten. 1897 zogen die städtischen Behörden die Eingemeindung von Giebichenstein und anderer Vororte in ernste Erwägung. Das folgende Jahr brachte eine Kommission für die Frage der Eingemeindung von Giebichenstein, Trotha, Cröllwitz, Nietleben, Diemitz, Büschdorf und Böllberg, die die Angelegenheit nun doch ernster prüfte und statistische Erhebungen über die Steuerkraft, das Gemeindevermögen, die Armen- und Schullasten etc. veranlaßte. Das Verwaltungsjahr 1898/99 sah sodann die Verhandlungen mit jenen Landgemeinden, aber nur Giebichenstein, Trotha und Cröllwitz stimmten der Vereinigung zu. Diemitz stellte „unannehmbare“ Bedingungen, Büschdorf und Böllberg aber zeigten kein Interesse. Giebichenstein hatte sich indessen selbst eine Kanalisation, Gas- und Wasserleitung geschaffen, auch für Pflasterung gesorgt, was die hallischen Stadtväter mit Befriedigung feststellten, und so konnten sich die polizeilichen, sanitären und wirtschaftlichen Gesichtspunkte, die für die Einverleibung nicht allein Giebichensteins, sondern auch der Landgemeinden Trotha und Cröllwitz, wie des Gutsbezirkes Gimritz vor allem sprachen, in einem positiven Entschluß endlich durchsetzen. Es war wirk-

lich höchste Zeit mit der Eingemeindung geworden. Jene „Vororte" waren bereits so eng mit Halle und untereinander verbunden, daß die beiderseitigen Straßenzüge ohne Unterbrechung ineinander übergingen (zwischen Giebichenstein und Halle = Burgstraße, Advokatenweg, Ernestusstraße, Triftstraße, Keil-, Gneisenaustraße). Ebenso zwischen Giebichenstein und Trotha (Cröllwitz und Giebichenstein waren wieder durch Brücken verbunden). Auch waren die Besitzverhältnisse an den Straßen durcheinander gemischt. Halle bildete das wirtschaftliche Zentrum für diese sehr von der Arbeiterbevölkerung bevorzugten Gemeinden (auch hier organisches Verwachsen). Es hatten sich polizeiliche Unzuträglichkeiten ergeben, da Trotha, Cröllwitz und Gimritz weder eine Kriminal- noch eine Exekutivpolizei besaßen, und Giebichenstein eine solche, die unzureichend war. Weiter drängten die sanitären Verhältnisse. Giebichenstein war zwar ganz und Trotha teilweise kanalisiert, doch war diese Kanalisation, da sie die Effluvien innerhalb der Ortschaften in die Saale führte, auf die Dauer unerträglich, und Halle hatte auch die Absicht, die Vororte in den geplanten städtischen Hauptkanal einzuschließen. Dieser Hauptsammler sollte aber über Giebichenstein hinaus bis unterhalb Trotha gehen, weil zur Anlage der Reinigungsvorrichtungen die erforderlichen Flächen weiter oberhalb ohne Belästigung der Nachbarschaft nicht zu finden waren. Somit war Halle sogar auf Trotha angewiesen, wenn es sich eine zeitgemäße Entwässerungsanlage schaffen wollte. Giebichenstein und Trotha aber hatten allein nicht die nötige Finanzkraft für eine moderne Verbesserung ihrer Kanalisationsverhältnisse, und Cröllwitz besaß überhaupt noch keine Kanalisation. Es hätte mit seinen Abwässern noch unterhalb des Ortes gehen müssen, was technisch schwer und finanziell untragbar war. Auch hier mußte der städtische Hauptsammler Hilfe bringen, der natürlich auch Gimritz berücksichtigte und im ganzen die Saale auf 7 km von allen schädlichen Immissionen befreien sollte. Endlich also, nachdem allgemein das öffentliche Interesse anerkannt worden war, wurden durch das Gesetz vom 31. März 1900 die Landgemeinden Giebichenstein, Trotha und Cröllwitz, sowie der Gutsbezirk Gimritz unter Abtrennung vom Saalkreise mit der Stadtgemeinde und dem Stadtkreis Halle per 1. 4. 1900 vereinigt. Diese Eingemeindung erhöhte die Fläche des Stadtgebietes um 1486 ha 54 ar 40 qm auf Sa. 4040 ha 49 ar 87 qm.

An dem Zuwachs waren beteiligt:

Giebichenstein mit	229 ha	47 ar	66 qm
Trotha mit	642 ha	36 ar	64 qm
Cröllwitz mit	411 ha	21 ar	70 qm
Gimritz mit	203 ha	48 ar	40 qm
Sa.	1486 ha	54 ar	40 qm

Ein wesentlicher Fortschritt von großer, bodenpolitischer Dringlichkeit war erreicht worden, aber mit welcher Schwerfälligkeit! Nur die Tatsache, daß man eingemeinden mußte, was praktisch schon eingemeindet war, brachte die Entscheidung. Nichts ist typischer für die Zielloſigkeit der Hallischen Stadtbehörden in bodenpolitischen Fragen als die Geschichte dieser nördlichen Stadtausdehnung.

7. Das städtische Hochbauwesen

Es ist bisher gezeigt worden, daß die anwachsende Bevölkerung in der Zeit von 1870 bis 1906 zu einer räumlichen Ausdehnung der Stadt durch Eingemeindungen und bauliche Erweiterungen führte. Diesen Veränderungen des Umfanges stehen natürlicherweise auch mannigfache Veränderungen des inneren Stadtbildes gegenüber, die eben durch das Wachsen des Gemeinwesens erzeugt wurden. So wurde auch das städtische Hochbauwesen vor immer neue Aufgaben gestellt. Auch dieses Bild bietet für die bodenpolitische Betrachtung markante Anhaltspunkte; Zielsetzung, Durchführung und Umfang des Entstandenen, das wir nachstehend besprechen, legen Zeugnis für die Art und Weise ab, in der der stadteigene oder private Boden für kommunalpolitische Zwecke nutzbar gemacht wurde.

a) Schulbauten

Dabei mußte das Schulbauwesen durch seinen besonderen Umfang und seine Notwendigkeit in den Vordergrund treten.

Zu Ende des Jahres 1869 waren in Halle bei einer Bevölkerungszahl von 52 200 Einwohnern nur folgende städtische Schulen vorhanden:

Das Stadtgymnasium auf der Lucke,
die Bürgerknabenschule Gr. Sandberg 2,
die Volksschule Neue Promenade 13,
die Neumarktschule Breitestraße 13,
die Petersberger Schule Alte Promenade 15,
und die Volksschule in Glaucha, Oberglaucha 1.

Sodann gab es eine Turnhalle in der Berliner Straße und schließlich wurde noch das Waagegebäude von einer Mädchenschule benutzt. — Halle hatte hinsichtlich des Schulwesens eine Tradition zu wahren. Universität und Schulen, besonders die Franckeschen Stiftungen, hatten Halle seit zwei Jahrhunderten in der Welt bekannt gemacht. Es ist dies das eigenste Gebiet, auf dem sich Staude außerordentlich ververdient gemacht hat. Er war Erhalter und Neugestalter des Halleschen Schulwesens, und Halle muß ihm hierfür auch dankbar sein. Auch das Stadtparlament fühlte die kulturelle Verpflichtung und unterstützte den Magistrat durchaus bei seinen Bestrebungen. So entstanden überall in den einzelnen Stadtteilen Volksschulen, deren sich Staude besonders annahm. Aber auch die andern Schultypen fanden eine vielseitige Ausgestaltung.

Noch unter von Voß können wir auf städtischen Grund den Bau des Stadtgymnasiums auf der Lucke (1867/70) vermerken. 1871 wurde mit Rücksicht auf die drohende Überfüllung der Mädchenbürgerschule im Waagegebäude eine große städtische Mädchenschule in Wolfhagens Garten, Gr. Steinstraße 42 a, errichtet (Luisenschule). Unter von Voß wurde auch noch 1875/76 der Stammbau der Henriettenschule (heute Hermannschule) ausgeführt.

Unter Staude sehen wir dann auf dem 1877 neu erworbenen Terrain (1880) die Volksschule Taubenstraße entstehen. Schon aber mußte die Bürgerschule in Wolfhagens Garten (1881/83) erweitert werden. Zur besseren Abrundung der Knabenschule Gr. Sandberg 2 wurde 1882 das Haus Nr. 3 hinzugekauft (für 26 000,— M). — Für die Höhere Mädchenschule hatte man bisher nur gemietete Räume in der Großen Ulrichstraße zur Verfügung. Diesen unhaltbar gewordenen Zustand beendete man nun. Das städtische Asyl für Obdachlose, Gartenstraße 1—3, wurde zum Bauplatz bestimmt, nachdem es 1882 durch den Ankauf der Nachbargrundstücke 4—7 und Alte Promenade 14 b und 15 vergrößert worden war. Der Schulbau wurde im Sommer 1884 beendet, aber schon 1889 fand eine Erweiterung statt. — Es folgte 1885/86 der Neubau einer 24klassigen Bürgerknabenschule (Mittelschule), Charlottenstraße 14, die Turnhalle und Aula auf dem 1884 gekauften Terrain, Augustastraße 2, enthielt und Mitte 1886 der Benutzung übergeben wurde. Weiter folgte 1885 die Errichtung von je einer Turnhalle für das Gymnasium und die Mädchenbürgerschule in der Steinstraße. — Immer mehr Schulen erforderte die wachsende Bevölkerungsziffer (November 1889: 95 111). Und so entstand 1887/88 eine 12klassige Volksschule I in der Liebenauer Straße und auf dem im Ausbau begriffenen Hallenterrain eine Bürgerknabenschule (1887/90) in der Olearíusstraße, welche auch die gewerbliche Zeichenschule aufzunehmen hatte. An diese aber schloß sich dort schon im nächsten Jahre der Neubau einer Mädchenschule in der Dreyhauptstraße und ein Verbindungsbau (Turnhalle und Aula) an. Hier hatte sich die Stadt 1887 angekauft.

Ebenso ging es im Süden, wo neben der neuen Volksschule I, Liebenauer Straße, auf deren Terrain eine zweite 12klassige Volksschule unter Zuhilfenahme einer Baustelle vom Hospital (120 qm), allen früheren Berechnungen zum Trotze, errichtet werden mußte (1890). Das Jahr 1891 sah die Errichtung zweier Vorschulen mit Dienstwohnungen auf dem städtischen Gymnasialgrundstück und die sanitärer Anlagen für das Real- und Gymnasialgebäude. Im Südwesten, am Böllberger Wege, wurde 1892/93 in schnellem Aufbau einer 24klassigen Volksschule mit Turnhalle ein fühlbarer Mangel abgestellt. Die Baustelle entstammte dem stadteignen, ehemaligen Wergeschen Garten und dem früheren Siechenhausgarten. Unterdessen war, wie um die Jahrhundertwende auch die Schule in der Breitestraße und die Turnhalle in der Berliner Straße, die Bürgerschule Gr. Sandberg 2 außer Dienst gestellt worden. Das Gelände wurde unter Vereinigung mit der Grundfläche des abgebrochenen Hauses Gr. Sandberg 3 in 7 Parzellen geteilt, um als Baugelände verkauft zu werden. So diente der Erlös einer solchen der teilweisen Deckung der Baukosten von 1892/93 für die Böllberger Schule (Weingärtenschule).

Nun ist für drei Jahre Ruhe. Doch die Bevölkerungszahl stieg (November 1894: 111 396 Einwohner). Daher mußte schon im Frühjahr 1896 an den Bau einer weiteren Volksschule im Norden gedacht werden. Das Restaurationsgrundstück „Freybergs Garten", in der

Krausenstraße 24, erschien doppelt nützlich und wurde für 175 000,— M erworben (98,24 ar). Von dem Terrain wurden 46,80 ar zur Anlage der 1897 bezogenen Schule und Turnhalle (Friesenstraße) verwendet; 20,60 ar dienten der Anlegung einer Fahrbahn zwischen Krausen- und Kruckenbergstraße. Das eigentliche Restaurationsgrundstück (30,84 ar) aber blieb erhalten.

Inzwischen war die Hermannschule (III und IV) zu klein geworden. So mußte ab August 1897/98 auf einem Teil des bisherigen Schulhofes ein dreigeschossiger Erweiterungsbau für 14 Klassen geschaffen werden; auch wurde eine bisher fehlende Turnhalle und Abortgebäude für das alte Schulgebäude erbaut. Im August 1898 wurde dann mit dem Neubau einer großzügigen 32klassigen Mittelschule in der Klosterstraße 9 auf dem Terrain der abgebrochenen Gebäude Klosterstraße 9 bis 14 begonnen. Im Oktober 1899 konnte die Mittelschule der Benutzung übergeben werden.

Unterdessen war der Bau einer Handwerkerschule notwendig geworden, denn die Besucherzahl der gewerblichen Zeichenschule, die bisher das dritte Obergeschoß der Knabenmittelschule, Olearíusstraße, benutzte, war von 1890 bis zum Winter 1897/98 von 380 auf 630 Schüler und die Anzahl der Unterrichtskurse von 20 auf 33 gestiegen. Da dadurch die Knabenschule beengt wurde, plante man schon seit dem November 1897 den Bau eines besonderen Gebäudes für die gewerbliche Zeichenschule und bestimmte, daß die bisherige Fortbildungsschule mit dieser vereinigt werden sollte. Als Baustelle wurde das an der Südseite der beiden Mittelschulen in der „Halle" gelegene und von der Olearíusstraße, Gutjahr- und Dreyhauptstraße begrenzte städtische Gelände von 1480 qm gewählt. Im Frühjahr 1899 begannen die Erd- und Fundierungsarbeiten, und im Januar 1901 erfolgte die Eröffnung. – Wieder erwiesen sich nun 2 Volksschulen als zu eng. Es waren die beiden Volksschulen in der Liebenauer Straße 151/52, die der schnellen Bevölkerungszunahme nicht mehr gewachsen waren, und die vor allem auch dringend eine eigene Turnhalle benötigten. Die Erweiterung geschah durch einen Verbindungsbau zu einem einheitlichen Schulgebäude mit 41 Klassen (1899/1900). Als Baufläche konnte ein Teil der alten Hofflächen verwendet werden, jedoch mußten noch 1545 qm vom Hospitalgelände für 11 587 M für den neuen Hof abgetreten werden. Hatten die städtischen Behörden geglaubt, durch solche Erweiterungen dem Bedarf nach Schulräumen endlich genügen zu können, so sah man sich schon bald eines Besseren belehrt. Schon 1900 stellte die Schulkommission fest, daß im Frühjahr 1901 für den äußersten Osten oder Süden der Stadt wenigstens 24 neue Klassen notwendig werden mußten. Demgemäß entstand im Süden auf stadteigenem Gelände der Gottesackerverwaltung eine 12klassige Volksschule in der Friedenstraße (jetzt Huttenstraße) und im Osten eine solche auf einem Acker des Hospitals an der Freiimfelder Straße Nr. 88. Die Parzelle dazu von 4531,50 qm hatte man gegen 5047,25 qm einer Kohlgartenparzelle vom städtischen Freiimfelder Gelände eintauschen können. Der Bau selbst begann bei beiden Schulen im Spätsommer 1900 und war Ende 1901 beendet.

Mit der Eingemeindung der Vororte fand das Schulbauprogramm eine zwangsläufige Ausdehnung. Wir sahen, daß die neuen Stadtteile auf den meisten Gebieten gemeindlicher Tätigkeit verbesserungsbedürftig waren. So auch im Schulwesen. Zwar waren infolge der Eingemeindung von Giebichenstein die drei Volksschulen Gr. Brunnenstraße 4/6 und Friedenstraße 34; von Trotha die in der Morlstraße 2 und in der Petersbergstraße 50, sowie von Cröllwitz die Volksschule am Schulberg 19/19a übernommen worden, doch zeigte sich sofort ein weiterer Bedarf nach Schulklassen, dem durch den Bau einer 24klassigen Mittelschule in der Friedenstraße (Giebichenstein) abgeholfen wurde. Als Bauplatz für die Wittekindschule fand sich der dort neben den Volksschulen Gr. Brunnenstraße 4/5 und Friedenstraße 34 gelegene städtische Baumaterialiagerplatz Friedenstraße 33. Die Bauarbeiten begannen im Herbst 1901 und waren im August 1903 beendet.

Noch fehlte für das südliche Stadterweiterungsgebiet aber die notwendige Mittelschule. Von 1901 bis zum Sommer 1903 zogen sich die diesbezüglichen Beratungen hin. Ein geeigneter Bauplatz wurde im ehemaligen Steinlagerplatz in der Torstraße (vor 1866 der ehemalige Schweineteich und -trift), unter Hinzukauf eines Landstreifens für M 17 991, gefunden. In der Zeit vom Juni 1903 bis Oktober 1905 entstand nun noch die 4 geschossige, gewaltige 33klassige Torschule mit einer Turnhalle.

Ebenso schwer wie hier fiel auch der Beschluß, eine Oberrealschule zu bauen. Bisher benutzten das städtische Gymnasium und die Oberrealschule ein gemeinsames Gebäude. Doch dieses wurde zu eng. Als Bauplatz hatte man den ehemaligen Giebichensteiner Pfarracker an der Adolfstraße zur Verfügung. Der 1902 auftauchende Plan berücksichtigte baulich auch eine evtl. spätere Angliederung einer Handelsschule. Doch erst im Mai 1905 wurde der Hauptentwurf genehmigt. Im Juni 1905 begann der Bau, der erst unter dem neuen Oberbürgermeister Rive vollendet wurde (Staudestraße).

Die höhere Mädchenschule in der Alten Promenade 21, früher Gartenstraße, hatte schon einmal (1889) erweitert werden müssen, und nach der Jahrhundertwende erwies sich dieses wiederum als notwendig. Zu diesem Zwecke wurden schließlich 1904/05 3 Nachbarhäuser (Weidenplan 24, 22 und die Baustelle 23) erworben. Die Häuser wurden 1905 zugleich mit dem Seitenflügel der alten Schule abgebrochen. Im Februar 1906 begannen die Erdarbeiten, doch auch hier wurde der Bau erst 1906 in der Amtszeit Rives beendet.

Ausgedehnte Schulbauten und mannigfache Verbesserungen innerhalb bestehender Gebäude hatten ein vielseitiges Schulprogramm verwirklichen helfen. Es konnte dem Nachfolger Staudes als gesunde Basis dienen. Um 1900 dachte man sogar an eine städtische Handelshochschule. Für die Erwachsenenbildung tat Staude jedoch wenig.

Ist nun die Ausführung aller dieser städtischen Schulbauten auch eine großzügige gewesen? Das muß nun leider, im Hinblick auf die Ausführung, verneint werden. Man baute zwar viel, aber baute auch

geizig. Das zeigen die schon vielfach erwähnten Erweiterungsbauten. Man baute auch „zeitgemäß", d. h., man errichtete Schulkasernen, die nur die Arbeitspflicht und in keiner Weise die Arbeitsfreudigkeit betonten. So entstanden die öden, gefängnisähnlichen Backsteinbauten in der Taubenstraße, Lessing- und Schillerstraße, die in der Liebenauer und Olariusstraße, wie auch in der Dreyhauptstraße und am Böllbergerweg, und nicht anders sind die Volksschulen in der Friesen-, Hutten- und Freiimfelderstraße und die Mittelschule in der Charlottenstraße. Erst in den letzten Jahren der Staudeschen Amtszeit kam eine großherzigere Baugesinnung auf, vor allem gefördert von dem ehemaligen Stadtbaurat Rehorst. Die Mittelschule in der Klosterstraße und die Handwerkerschule in der Gutjahrstraße bezeugen dies schon, noch mehr aber die Mittelschulen in der Frieden-, Torstraße und die noch unter Staude begonnene, damals vielbewunderte, helle und moderne städtische Oberrealschule am Wettinerplatz.

b) Städtische Versorgungsbetriebe

Die Frage der Wasserversorgung gehört dort zu den Lebensnotwendigkeiten, wo Menschenansammlungen entstanden sind. — Es war eine durch die schlechten städtischen Wasserverhältnisse entstandene Seuche, die Tausende dahinraffte, notwendig, um dem Gedanken der Schaffung eines Halleschen Wasserwerks zur Lieferung einwandfreien Wassers zum Erfolge zu verhelfen. Bisher hatte die sogenannte „Wasserkunst" an der Mühlpforte das benötigte Wasser direkt der Saale entnommen und den Brunnen und Pumpen der Stadt zugeleitet. Nun kam es am 5. 3. 1867 zu dem Stadtverordnetenbeschluß, ein Wasserwerk zu errichten und dieses Vorhaben durch eine Anleihe zu finanzieren. Das Gelände des städtischen Guts Beesen/Ammendorf erwies sich als geeigneter Standort und lieferte in der Hauptsache, auch später, den benötigten Boden. Für den Bau eines Wasserturms konnte ein stadteignes Ackerstück vor dem Königstor, am heutigen Lutherplatz verwendet werden. Die neue Anlage wurde am 1. 4. 1868 in Betrieb genommen. Am 2. 11. 1868 erfolgte die Stillegung der alten „Wasserkunst". Im Laufe der Jahre mußten ständig Erweiterungsbauten und Landkäufe vorgenommen werden. Auch mußte 1881/82 ein zweiter Wasserturm an der Ecke Magdeburger/Schimmelstraße (heutiges NS.-Museum) erbaut werden, dem 1899 ein dritter auf dem Roßplatze folgte.

Wenn die Stadt Halle sich im allgemeinen auch erst 1870 über ihren mittelalterlichen Rahmen hinaus entwickelte, so finden wir doch eine rühmenswerte Ausnahme in der schon früher durchgesetzten Errichtung einer Gasanstalt. Damit gehört Halle zu den ersten Städten Deutschlands, die zu der damals umwälzenden Umstellung ihrer privaten und öffentlichen Beleuchtung schritten. Noch unter von Voß kam es zu diesem Fortschritt. Es fehlte damals nicht an Stimmen, die in Verneinung des gemeinwirtschaftlichen Gedankens den Bau und den Betrieb gern einer privaten Gesellschaft übertragen hätten. Dieser Fehler, im Straßenbahnwesen später begangen, wurde hier zum Glück ver-

mieden. Im Laufe des Jahres 1856 entstand das Gaswerk auf der zwischen Hafenstraße und Saale gelegenen Wiese. Aber man sparte hier ebenso wie schon beim Bau des Wasserwerks, denn bereits 1870 mußte die Stadt zu Erweiterungsbauten schreiten. Schließlich kam es zur Errichtung einer Filialanstalt an der Krausenstraße auf 1873 erworbenem Gelände (5 Morgen, 139 qm). Die mangelhaften Entwicklungsmöglichkeiten beider Anlagen führte aber zu dem 1891 vollendeten Bau einer dritten Gasanstalt auf dem städtischen Holzplatze. Mit deren Betriebseröffnung wurde die Stillegung der alten Gasanstalt an der Hafenstraße verbunden, während erst 1914 die in der Krausenstraße abgebrochen wurde.

Als sich in den 90er Jahren das Bedürfnis nach einer Elektrizitätsgroßerzeugung am Orte bemerkbar machte, standen wiederum große Teile der städtischen Behörden und Öffentlichkeit der Errichtung und Leitung eines Elektrizitätswerks in eigner Regie ablehnend gegenüber. Der fiskalische Gesichtspunkt stand im Vordergrund. Aber schließlich entschieden sich die städtischen Behörden doch für jene. Der eigentliche Bau des Werks begann am 1. 4. 1900. Es mußte dabei eine zur Saale führende Straße angelegt werden, die nach Fertigstellung der „Genzmerbrücke" eine Verlängerung nach dem Unterplan erhalten sollte.

Im Jahre 1888 kam nach jahrelangen Verhandlungen ein Gemeindebeschluß zustande, zwecks einwandfreier Versorgung der Einwohnerschaft mit Frischfleisch auf den stadteignen Freiimfelder Äckern, unmittelbar am Zentralgüterbahnhof, einen Schlachthof und zugleich einen Handelsviehhof zu errichten. Die Anlagen wurden in den Jahren 1891—93 fertiggestellt. Auch hier waren späterhin ständig Ergänzungs- und Vergrößerungsbauten unerläßlich.

c) Städtische Wohnungsbauten

Es ist schon dargestellt worden, daß die städtischen Behörden es unterlassen hatten, eine den Halleschen Verhältnissen angemessene Wohnungspolitik zu treiben. Man hatte es bewußt der Privatinitiative überlassen, für das Wohnbedürfnis der Bevölkerung zu sorgen, wodurch die Wohnungsverhältnisse in der Stadt immer unleidlicher wurden. Es fehlte den städtischen Behörden der Sinn für eine gesunde Bevölkerungspolitik, die eine zielsichere Wohnungspolitik zur Voraussetzung hat, welche wieder in einer großzügigen Bodenpolitik wurzeln muß.

Nur geringfügige Maßnahmen wurden getroffen, um diesen Zustand zu verbessern. Erinnern wir uns dabei an den Versuch der Verwendung des Erbbaurechtes und der Grundsteuerverbesserungen. Nur ein einziges Mal entschloß sich die Stadt, zu eigener Wohnungsbautätigkeit überzugehen, und das schon zu Anfang der 70er Jahre, als sich bereits ein Wohnungsmangel, besonders in Kleinwohnungen, bemerkbar machte. Das unerwartete Anwachsen der Zahl der obdachlosen Familien, die bisher in Asylen Unterkommen gefunden hatten, nötigte die städtischen Behörden 1872 zu dem als außergewöhnlich empfundenen Beschluß, durch eigene Bautätigkeit helfend einzugreifen. Ein gewisser Zwang wurde schon deshalb

empfunden, weil die Stadt am 1. 7. 1872 sowohl das ausschließlich für kleinere Wohnungen eingerichtete Haus Gr. Sandberg 1 infolge der Anlegung der Schießgrabenstraße (Poststraße, heute Adolf-Hitler-Ring) aufgeben, als auch das ebenso nur an Minderbemittelte vermietete Haus Gartengasse 1 zum 1. 10. 1872 behufs Unterbringung einer größeren Anzahl von Obdachlosen räumen mußte, was den Kleinwohnungsmangel nur verstärken konnte. So entschloß man sich nicht erst „die Hilfe der Privatspekulation" abzuwarten, sondern beschloß am 18. bzw. 24. 7. 1872 die Erbauung einer Anzahl kleinerer Häuser zur Herstellung von ungefähr 40 Mietwohnungen, für welche der Mietzins lediglich unter Zugrundelegung eines $4\,^1/_2$ %igen Zinsfußes für die Selbstkosten und einer angemessenen Amortisationsquote berechnet wurde. Die erfreuliche Tatsache, daß Halle die Summe von 23 089 Talern zum Ersatz der der Stadt entstandenen Kriegskosten vom Staate zurückerhalten hatte, die man für den Bau verwenden konnte, erleichterte den Stadtverordneten den Entschluß sehr. Im ganzen wurden dem Magistrat 32 000 Taler zur Verfügung gestellt und die Bauausführung diesem und einer gemischten Kommission übertragen. Als Bauplatz wurde der Hospitalacker hinter dem Harz gewählt. Die Hospitalverwaltung erhielt für die Verwendung von $2\,^1/_3$ Morgen die Summe von $4\,666\,^2/_3$ Talern. Das erste Haus konnte am 1. 12. 1872 bezogen werden; von den übrigen 8 folgten 2 am 1. 1. 1873 und 6 am 1. 4. 1873. Während des Baues wurde das ursprüngliche Projekt des Stadtbaurats Driesemann noch geändert, um die Miete billiger zu gestalten. Jedes Haus erhielt auch noch eine Dachwohnung. Im ganzen umfaßten diese „Häuser hinter dem Harz 1—9" (ab 1879 81 Klosterstraße) 44 Wohnungen.

So erfolgreich dieser tätige Eingriff der städtischen Behörden in das Hallesche Wohnungswesen auch verlief, er blieb doch ein Einzelfall und kann über das spätere völlige Versagen der städtischen Behörden auf diesem Gebiete nicht hinwegtäuschen.

b) Eich- und Wageamt

Auf dem 1881 82 für M 37 891,80 gekauften Gelände von Gr. Berlin 16a errichtete die Stadt 1883 unter einem Gesamtkostenaufwand von M 127 263.69 den unschönen Bau des Eich- und Wageamts, um bessere Arbeitsbedingungen für dieses zu schaffen.

e) Die Städtische Sparkasse

Die Städtische Sparkasse fand zur gleichen Zeit ebenfalls ihr Heim. Aus ihren Mitteln wurde 1882 als geeignetes Bauterrain das Grundstück Rathausgasse 1 angekauft, abgebrochen und das ehemalige Sparkassengebäude sodann 1883 gebaut.

f) Stadttheater

Alle kulturell interessierten Kreise Halles beschäftigten sich um 1880 besonders mit der Frage, anstelle des alten, neben der Petrikapelle

gelegenen Schauspielhauses, Alte Promenade 17, ein neues Stadttheater zu errichten. 1878 hatten die städtischen Behörden den Plan, den ehemaligen Petrikapellen-Gottesacker in eine Parkanlage zu verwandeln, um ihn gleichzeitig mit der Alten Promenade zu verbinden, zurückgestellt, weil sich eine gewisse Aussicht für die Erfüllung obigen Wunsches bot. Ein Gremium von Kunstfreunden hatte die Absicht, auf dem bezeichneten Gelände ein neues stattliches Schauspielhaus zu bauen. Ihm stellte die Stadt das Terrain unentgeltlich zur Verfügung. Leider aber mißlang der Versuch, da sich die Einwohnerschaft nur ungenügend an der Zeichnung der Aktien zur Deckung der Kosten beteiligte. — Die Stadt entschloß sich nun doch, ein Stadttheater selbst zu bauen. In den 80er Jahren stand dieses Vorhaben im Vordergrund des Interesses. Umfangreiche Vorbereitungen wurden getroffen (1883 besonders). Schließlich erhielt der Architekt Professor Seeling die Ausführung übertragen. Als Bauterrain wurde das den nördlichen Promenadenring beherrschende Gelände des 1883 abgebrochenen alten Schauspielhauses und das des planierten ehemaligen Petrikapellen-Friedhofs herangezogen, welches bis zur verlängerten Friedrichstraße reichte. 1883 begann der Bau und fand 1886 seine Vollendung. Der Baukostenaufwand stellte sich auf M 1 250 434,73.

Nach soviel Arbeit und Mühe sollte man nun eigentlich annehmen, daß in der geschaffenen Anlage ein Werk entstanden war, das für lange Zeiten allen Ansprüchen gerecht werden mußte. Doch weit gefehlt. So sehr man Wert darauf legte, eine schöne äußere Form zu finden, so sehr sparte man an der räumlichen Ausgestaltung. Schon nach einer geringen Zeitspanne mußten die städtischen Behörden dem Erbauer recht geben, der schon bei der Errichtung des Theaters für die Unterbringung des Magazins die Erwerbung einiger in der Nähe gelegener Grundstücke vergeblich angeregt hatte, da er voraus sah, daß die vorhandenen Räume schon bald nicht mehr ausreichen würden. So entschlossen sich die städtischen Behörden endlich doch, ein größeres, erweiterungsfähiges Magazingebäude auf einem vom Theater getrennten Grundstücke zu erbauen. Sie erwarben im März 1906 schließlich das angebotene Gartengrundstück Marthastr. 11–15 für M 85 000, , welches an die städtische Parzelle an der Friedrichstraße 36 grenzte. Damit stand ein Gesamtareal von etwa 2440 qm als Bauplatz zur Verfügung. Zur Ausführung des Projektes ist es aber in unserer ersten Periode nicht mehr gekommen.

g) Irren- und Siechenhaus

Schon in den 70er Jahren wurde die Erbauung einer städtischen Irrenanstalt in Verbindung mit einem neuen Siechen- und Krankenhaus in dem ehemaligen Wergeschen Garten am Böllberger Weg in Erwägung gezogen. Ein altes Siechenhaus bestand bereits in dem am Hamstertor gelegenen zweistöckigen Hause Oberglaucha 22, zu dem auch ein Garten gehörte. Im November 1879 konnten dort jedoch nur 34 Sieche Platz finden, sodaß für 11 Sieche noch das der Stadt gehörige ehemalige Torkontrollhaus am Hamstertor zu Hilfe

genommen werden mußte. Diese Notlösung genügte jedoch nicht, trotz verschiedener Verbesserungen an beiden Gebäuden. So kam es zur Wiederaufnahme des Bauplans. Doch wählte man Anfang der 80er Jahre einen Hospitalacker zwischen Beesener- und Liebenauer Straße, zu dem die Baustelle von der neueröffneten Liebenauer Volksschule abgezweigt werden sollte. Nach jahrelangen Verhandlungen waren die Vorarbeiten für den Bau fertig. Vom Hospital wurden plangemäß 1.16.15 ha für M 58 075, erworben und der Bau, vorzugsweise finanziert aus den Mitteln der Ritzenberg-Stiftung, dem Siechenhausfonds und des Paul-Riebeck-Stifts, begonnen und am 7.6. 1892 als neue Siechen- und Irrenanstalt an der Beesener Straße feierlich eröffnet. Das alte Siechenhaus wurde von der Stadt übernommen.

h) Leihamt

Als die Stadt Halle daran ging, das Mitte der 80er Jahre erworbene Gelände der Halle umzubauen, wurde dort auch ein Platz gegenüber der Kirche für ein Leihamtsgebäude reserviert. Doch kam es erst am Ende dieses Jahrzehnts zum Bau, welcher im Juli 1889 bezogen wurde und einen Kostenaufwand von M 206 236,06 erforderte.

i) Friedhöfe

An städtischen Friedhöfen besaß die Gemeinde Halle zu Ende des Jahres 1869 den 1836 erweiterten Stadtgottesacker und den Friedhof vor dem Steintore (52 Morgen, 138,8 □ R.). Dort wurde 1875 eine Kapelle errichtet. — Um 1880 rechnete man sich aus, daß die Aufnahmemöglichkeit des Friedhofs um 1884 schon ein Ende haben mußte. So konnten Verhandlungen wegen der Schaffung eines weiteren Friedhofs nicht vermieden werden. Der neue Friedhof sollte im äußersten Süden liegen, weil örtliche Behinderungen, die Giebichensteiner Grenze, in Ausführung begriffene Bebauungspläne und die damals geplante Schaffung eines Parks im Norden, der Nordlage hinderlich waren. Zwecks Anlage des neuen Friedhofes erwarb die Stadt 1882 den Boltzeschen Ackerplan 96 der Feldmark Halle (83 Morgen, 7 □ R.) für 300 000,– Mark. 47 Morgen wurden vorerst in Angriff genommen. Die gesamten Anlegungskosten des neuen „Südfriedhofs" stellten sich auf M 223 188,90. 1887 waren die Hochbauten fertig gestellt, und am 10.12.ds. Js. fand die feierliche Eröffnung statt. Schon 1895 aber fand die erste Erweiterung durch den Kauf des südlich am Südfriedhofe grenzenden Wagnerschen Ackerplanes (7,7 ha für 100 000 Mark) statt.

Um die Jahrhundertwende erwies sich eine Entlastung des Nordfriedhofes als besonders notwendig. Man hatte die ständige Weiterentwicklung Halles nicht genügend bedacht. Da auch die Aufsichtsbehörde die Wiederbenutzung des Giebichensteiner Friedhofs verbot, mußte anderweitige Abhilfe geschaffen werden. Daher wurden 1903 zur Anlegung eines neuen Friedhofes im Norden 3 von der Dessauer

Straße, dem Landrain und dem Bergschenkenweg begrenzte Ackerpläne (insgesamt 17, 61, 50 ha) für M 228 436,62 angekauft. Nach verschiedenen Entwürfen der Friedhofskommission und Studienreisen derselben im Juni 1904 nach Hamburg und Erfurt entschied diese sich zwar für eine Skizze, doch erfolgte die weitere Durchführung erst unter dem neuen Oberbürgermeister.

k) Bauten für das Straßenbahnwesen

Wie wir noch sehen werden, wurde das Straßenbahnwesen nicht in städtischer Regie ausgeübt, sondern durch Verträge mit der Stadt von privaten Unternehmern. Es handelte sich um die „Hallesche Straßenbahn" und die „Stadtbahn A. G.". Zu den vertraglichen Leistungen, die die Stadt der Stadtbahn gegenüber übernommen hatte, gehörten auch die folgenden Bauausführungen:
1889 wurde ein Straßenbahndepot vor dem Steintore erbaut und die Gleise für die Stadtbahn gelegt, so daß sie im September 1889 dem Pächter zum Betriebe übergeben werden konnten. Weitere Vergrößerungen des Bahnnetzes wie die Vergrößerungen des Pferdebahndepots (1890/91) folgen, wie weiter unten ausgeführt werden wird [4]).

l) Archäologisches Museum

In den Jahren um 1890 wurde für die Universität ein archäologisches Museum errichtet, da sich die Stadt dazu im Tauschvertrag im Zusammenhang mit der Reitbahnerwerbung verpflichtet hatte.

m) Militärische Bauten

Besonders interessant sind die Bauten, die Halle als Garnisonstadt ausführte. Um das auf dem Ratshofe stehende Landwehrzeughaus freizubekommen, errichtete die Stadt einen Ersatzbau an der Dessauer Straße 1890 für M 35 553,54 und übergab ihn der Militärverwaltung.
In den 70er Jahren hatte die Stadt den Giebichensteiner Pfarracker vergeblich erworben, um die Militärverwaltung dort zum Bau einer Kaserne zu bewegen. Diese hatte es aber vorgezogen, sich in der Bernburger Straße selbst anzukaufen und dort zu bauen (heutige Reilkaserne). Als nun um 1890 die Garnison, die bisher in Miethäusern untergebracht worden war, verstärkt werden sollte, führte die Stadt die Verhandlungen diesmal erfolgreicher. Laut Vertrag errichtete sie 1891/92 eine Kasernenanlage für 1 Btl. Infanterie für M 322 058,30 vor dem Steintore an der Dessauer Straße und übergab sie der Militärverwaltung mietweise. Diese verzichtete dagegen auf ihr bisheriges Benutzungsrecht des Anbaues am Roten Turm als Hauptwache gegen Erstattung der seinerzeit aufgewendeten Einrichtungskosten. Die dadurch freigewordenen Räume wurden nunmehr

[4]) Siehe C. 11: Die städtische Verkehrspolitik.

dem Verein für Volkswohl zur Anlage einer Kaffeehalle vom 1. 4. 1892 ab gegen M 500,— Miete überlassen.

In Verbindung mit jener Kaserne errichtete die Stadt 1895 auch am Roßplatz für M 69 619,99 ein Wohnhaus für verheiratete Militärpersonen zu den gleichen Bedingungen wie bei der Kaserne. Der Militärfiskus zahlte eine Jahresmiete von 8 % mit der Maßgabe, daß der Teil desselben, der nach der Verzinsung des Baukapitals (mit 4 %) übrig blieb, zur Amortisation desselben verwendet wurde. Nach derselben sollte der Mietsvertrag zu Ende sein und die Gebäude in das Eigentum des Deutschen Reichs-Militärfiskus übergehen.

Auf dem Gebiete der Vergrößerung Halles als Garnisonstadt wurde erfolgreich weitergearbeitet. Es gelang am 21. 27. 7. 1899 ein Vertrag mit der Kgl. Intendantur des III. Armeekorps, nach welchem für das Feldartillerieregiment 75 eine Kaserne mietweise bis 1930 zur Verfügung zu stellen war. Als Bauplatz bestimmte die Stadt einen solchen an der Westseite der Merseburger Straße. Der Boden entstammte zum größten Teile dem „Stadtgut". Zum Bauplatz für die Offiziersspeiseanstalt und das Proviantamt war der Kauf des Ackerplans 98 in Größe von 1, 51, 25 ha notwendig. Auch für die Anlage eines Exerzierplatzes war die Erwerbung von 51, 15, 97 ha für M 277 705,11 nicht zu vermeiden. Der Platz, den man 1902 3 noch durch einen kleinen Zukauf erweiterte, wurde vom Reichsmilitärfiskus bis zum 30. 9. 1930 für 10 000 M Jahrespacht übernommen. Das Gelände der eigentlichen Kaserne umfaßte 31 Morgen, das des Proviantsamts 4 1/4 Morgen. Die eigentliche Kaserne wurde schon vom 1. 10. 1900 ab benutzt, das Proviantamt seit dem März 1901. Ein Dienstgebäude für den Proviantrendanten wurde erst am 1. 4. 1902 fertig und am 14. 6. 1902 übergeben. Die Offiziersspeiseanstalt konnte am 12. 3. 1902 in Betrieb genommen werden.

n) Feuerschutzbauten

Im allgemeinen sind die Städte stets bestrebt gewesen, den Feuerschutz für ihre Einwohner möglichst ausreichend zu gestalten. Halle hat auch bei dieser Aufgabe gespart. Die Hallesche Feuerwehr, deren Motorisierung immer abgelehnt wurde, bekam erst recht spät ein eigenes Heim. 1891/92 wurde in der Margaretenstraße auf dem ehemaligen Baumaterialiagerplatz, Gr. Steinstr. 34, eine Feuerwehrhauptwache errichtet und vom 1. 7. 1892 ab benutzt. Das Gelände lag neben der Arbeitsanstalt, von dessen Terrain ein Stück mitverwendet wurde. Die Baurechnung schloß mit M 150 103,05 ab. — Im September 1904 beschloß man noch den Bau eines Steigerturms von 21 m Höhe auf dem Hofe des Grundstücks und beendete ihn im Dezember 1904. Schon im Jahre 1902 wurde zwar die Errichtung einer zweiten Feuerwehrwache für den Süden geplant, aber immer wieder verzögert.

o) Das neue Ratskellergebäude

Im allgemeinen Interesse stand 1890 und später der große Umbau des Ratskellers, an dessen Stelle ein Geschäftshaus treten sollte.

Schon 1889 waren das alte Ratskellergebäude und die Pfännerstube abgebrochen worden und daraufhin die Errichtung des neuen Ratskellergebäudes auf der erweiterten Baustelle begonnen (1891 bis 1893). Der neue Bau ging auch darauf hinaus, eine Verbreiterung der Schmeerstraße, der Gr. Märckerstraße und evtl. der Leipziger Straße vom Markte aus zu erzielen. Die Baustelle bestand aus dem Gelände des alten Ratskellers (822 qm), dem der sogenannten Pfännerstube in Marktplatz 3 (140 qm), sowie der dazu 1887/1888 angekauften Häuser Hoher Kräm 1 5 (180 qm) und der Schmeerstraße 1—11 (975 qm), soweit das Terrain der letzteren nicht zur Verbreiterung der Schmeerstraße in vorgesehener Weise verwertet wurde.

Der Schmeerstraßenflügel enthielt vier Läden. Das ebenfalls für Geschäftsräume vorgesehene Zwischengeschoß und das zu Wohnungen bestimmte Hauptgeschoß mußten aber wegen Mangels an Büros im Rathause zu Diensträumen hergerichtet werden, sodaß das Rentabilitätsstreben der städtischen Behörden hier nicht sehr zur Geltung kommen konnte. In der oberen Etage war die Ratskellerwirtschaft untergebracht.

Unter Berücksichtigung des Baugeländewertes von ℳ 680 346,37 stellten sich die Ratskellerumbaukosten auf insgesamt ℳ 1 539 843,71.

p) Restaurant auf der Peißnitz

Um 1890 kamen die Stadtväter auf den Gedanken, im Interesse der Spaziergänger, welches sich mit dem erwerbswirtschaftlichen Streben der Stadtgemeinde hierbei zugleich decken sollte, auf der Peißnitz ein Ausflugsrestaurant zu errichten. — 1893 begonnen, war es am 31. März 1893 fertiggestellt und lag von da an, 1904 noch mit einer Kolonnade versehen, als unschönes Bollwerk quer vor den Anlagen der Peißnitz. Die Baukosten betrugen ℳ 138 255,84 .

q) Desinfektionsanstalt

Der Vernichtung der Krankheitserreger widmete sich die Desinfektionsanstalt auf den städtischen Pulverweiden an der Wiesenstraße, welche anläßlich der Hamburger Choleraepidemie bei einem Kapitalaufwand von ℳ 43 028,81 errichtet wurde (1892/93). In den letzten Jahren der Verwaltung Staudes mußte man sich aber schon wieder mit einem Neubauplan beschäftigen.

r) Kinderasyl

An der Ecke Canstein—Beesener Straße, südlich vom Irren- und Siechenhaus und an dieses angrenzend, wurde 1894 der Bau eines Kinderasyls für zunächst 34 Kinder aus den Mitteln der Theodor Schmidt-Stiftung begonnen. Ein Bauplatz von 3000 qm war für ℳ 15 000 erworben worden. — Am 1. 9. 1894 konnte die dreige-

schossige Anlage ihrer Bestimmung zugeführt werden. (Kostenaufwand: M 70 281,67.)

s) Paul Riebeck-Stift

Der Zweck der Paul Riebeck-Stiftung ging dahin, aus Stiftsmitteln für alte und unbescholtene, unbemittelte Leute in einem Pfründnerhause Wohnung und Unterhalt zu gewähren. Zur Verwirklichung dieses Wunsches stand u. a. der Anfang der 90er Jahre bereits angekaufte Ackerplan von 3, 26, 74 ha an der Lutherstraße bereit. Über die Art der Bauausführung konnte man sich aber lange nicht einig werden. Der Bau wurde unter ziemlichen Erdbewegungen im Herbst 1894 begonnen. Am 1. 10. 1896 konnte das Gebäude, welches im Westen von einer Parkanlage mit Fels- und Grottenpartien umgeben wurde, statutsgemäß von 80 Pfleglingen bezogen werden. Hier beliefen sich die Baukosten auf M 822 999,37. Eine später geplante Erweiterung des Stifts kam nicht zur Ausführung.

t) Asyl für Obdachlose.

Zu Anfang des Jahres 1870 waren die Obdachlosen der Stadt im sogenannten Musikantenturm untergebracht. Dazu kam das Asyl für Obdachlose im Arbeitshause, Gr. Steinstraße 34. Die beginnende Wohnungsnot infolge der Stadtausdehnung und der baldige Wegfall des Musikantenturms, der nach Herstellung der Poststraße gemäß dem Vertrage mit dem Kgl. Postfiskus abgebrochen werden mußte, ließ die städtischen Behörden am 16. 7. 1871 das Gartengrundstück Gartenstraße 1—3 für 7000 Taler kaufen. Dort sollten nicht nur obdachlose Familien untergebracht werden, sondern es sollte dort auch nach dem beabsichtigten Verkauf des damaligen Arbeitshauses die städtische Arbeitsanstalt eingerichtet werden. — 1872 nahm die Obdachlosigkeit so zu, daß außer im Musikantenturm und Arbeitshaus auch in der Turnhalle an der Berliner Straße ein provisorisches Asyl geschaffen werden mußte. Außerdem entstanden — wie wir wissen — auch die städtischen Häuser hinter dem Harze 1—9, die sogenannten „Familienhäuser". So wurde der dringendste Notstand beseitigt. 1878 waren nur noch die Häuser in der Gartengasse belegt, doch mußte im März 1880 der Vorderteil dieses Asyls wegen Baufälligkeit abgebrochen werden. Ein Neubau schien nicht zu umgehen. 1882 wurden die Gebäude dann ganz abgebrochen und die entstehende Baustelle zur Höheren Töchterschule geschlagen. Als Ersatz wurden provisorisch die Häuser Klosterstraße 7—9 herangezogen.

Viele Jahre blieben diese völlig unzureichenden Asylverhältnisse bestehen. Als nun noch ein Haus des Asyls von der Wache des IV. Polizeireviers belegt wurde, mußte das Haus Moritzkirchhof 4 seit dem 1. 10. 1898 zu Asylzwecken mitbenutzt werden. Um die Jahrhundertwende traf man dann endlich ernstliche Vorbereitungen für einen ausreichenden Asylbau, was umso nötiger war, als Halle damals die Vororte eingemeindete.

Ende März 1902 belegten 143 Frauen und 460 Kinder die folgenden städtischen Asyle völlig: Klosterstraße 7/8, Moritzkirchhof 4, Kl. Brunnenstraße 2/3, Talstraße 5, Oppiner Straße 5, Böllberger Weg 116, Kl. Klausstraße 7, obwohl letzteres Gebäude dem Abbruch verfallen sollte. Für eine Anzahl obdachloser Familien wurden durch die Stadt zwar Wohnungen zur Entlastung gemietet, doch all diese Möglichkeiten genügten auf die Dauer nicht mehr, sodaß die städtischen Behörden den Bau eines größeren Asyls für Obdachlose für vorläufig 230 Obdachlose unternahmen. Als Bauplatz stand das städtische Grundstück an der Ecke Weingärten-Töpfertor zur Verfügung. Die Erdarbeiten begannen 1901. Endlich am 1. 8. 1903 konnte das Asyl eröffnet werden, das nur für Frauen und Kinder bestimmt war. Die Baukosten beliefen sich auf M 180 826,—.

u) Die städtische Schwimm- und Badeanstalt

Nirgends aber zeigt sich die Einstellung der Stadtväter zu den auftretenden kommunalen Bedürfnissen besser als in der Schwimmbad-Angelegenheit.

Dem Hallenser standen bis weit in unser Jahrhundert hinein lediglich die Freibadegelegenheiten, die nur in der warmen Jahreszeit benutzbar waren, neben wenigen kleinen und unzulänglichen Warmbadeanstalten, welche Wannenbäder verabreichten, zur Verfügung. Da bis zum Weltkriege auch die Wohnungen nur in geringer Anzahl mit Badegelegenheiten ausgerüstet waren (1910 enthielten nur 12,72 v. H. aller Halleschen Wohnungen ein Badezimmer), konnte das Badebedürfnis der so sehr anwachsenden Bevölkerung nicht im Entferntesten befriedigt werden. — Daher ist es verständlich, wenn schon in den 90er Jahren Versuche einsetzten, die Bevölkerung und städtischen Behörden von der Notwendigkeit einer großen städtischen Badeanstalt zu überzeugen. Die verantwortlichen Männer waren jedoch von der Notwendigkeit des Bedürfnisses nicht völlig überzeugt. So ist es nicht verwunderlich, wenn eine endlich vorgebrachte Magistratsvorlage zum Bau einer Volks-Schwimm- und Badeanstalt viele Jahre wie ein heißes Eisen betrachtet wurde, das niemand anfassen wollte. 15 lange Jahre vergingen, ehe jene Vorlage angenommen wurde, da immer wieder neue Gründe für die Hinausschiebung vorgebracht wurden. Man fühlte nicht die Notwendigkeit der sanitären Maßnahme, sondern ließ sich mehr von der Erwartung beeinflussen, daß die finanziellen Ergebnisse nur ungenügend werden würden. Inzwischen versuchten Private vergeblich, ein Hallenschwimmbad zu schaffen. Das hatte wenigstens den Erfolg, daß die städtischen Behörden eine Kommission zur Errichtung einer öffentlichen Schwimm- und Badeanstalt einsetzte (1900). Nachdem diese erst an die Gründung einer gemeinnützigen Gesellschaft mit jährlichem städtischen Zuschuß dachte, kam sie dann aber doch zur Forderung eines Baues durch die Stadt und empfahl die Ausführung desselben auf dem städtischen Gärtnereigrundstück in der Schimmelstraße. Obwohl nun die Schwimmbadfrage die Höhe der 1900 aufgenommenen städtischen Anleihe mit beeinflußt hatte, blieb das Projekt nun doch wieder liegen. Die mehr-

fachen Bemühungen des „Halleschen Bürgervereins" und der Ortskrankenkasse (1906), die Schwimmbadfrage wegen des dringenden Bedürfnisses wieder aufzunehmen, blieben aber völlig ergebnislos. Sie sollte auch noch für manche Jahre eine der Sorgen des neuen Oberbürgermeisters Rive bilden.

v) Das städtische Polizeihauptgebäude

Ganz unhaltbar waren um 1900 die Zustände im Polizeiwesen geworden, da die Reviere der Polizei überall verstreut und z. T. in ungenügender Weise in der Stadt untergebracht waren. Diese Tatsache und die mangelhafte Beschaffenheit des damaligen Polizeigefängnisses führten zu der Notwendigkeit, für die Polizeiverwaltung ein großes Zentralgebäude zu schaffen. Die Gebäude sollten auf einem der Stadt gehörigen Bauplatz an der Ecke Halloren-Dreyhauptstraße errichtet werden. Die Nachbargrundstücke Dreyhauptstraße 7—9 wurden für M 46 000,— noch hinzugekauft. Die eigentliche Bauausführung fiel aber nicht mehr in die Amtszeit Staudes.

w) Das städtische Hospital und Krankenhaus St. Cyriaci et St. Antonii an der Glauchaer Straße

Einer der großen Grundbesitzer im Weichbilde der Stadt war und ist noch heute das von der Stadt gesondert verwaltete „Hospital", dessen Baulichkeiten, 1870 gesehen, sich am rechten Ufer der Saale zwischen Ratswerder (nördlich) und dem öffentlichen Vergnügungsorte „Apollogarten", sowie dem Andreasfriedhof erstreckte. Es diente kranken und bedürftigen Leuten als Unterschlupf. Durch den Verkauf von Äckern als Baustellen gestaltete es seine Finanzen stets günstig. — Mitte der 80er Jahre wurde das Krankenhaus im Hospital aufgelöst und der Hospitalgarten gänzlich umgestaltet. Im November 1892 kam es zu Neu- und Erweiterungsbauten des Hospitalgebäudes. Der südliche Flügel des Grundstücks wurde völlig neu ausgebaut. 1899 folgte die Umgestaltung der alten Gartenanlage.

8. Altstadterneuerung

Das Wachstum Halles an Bevölkerung und baulichem Umfang mußte auch in der Struktur der Stadt dauernde Umstellungen und Veränderungen nach sich ziehen.

Die Entwicklung zur Großstadt war mit dem um 1870 vorhandenen mittelalterlichen Rahmen nicht zu vereinbaren. Vor allem stellten der zunehmende Verkehr und stadthygienische Gesichtspunkte immer neue Forderungen und suchten den alten Rahmen, der ihnen die Entfaltung verwehrte, zu sprengen.

Somit gehört das Gebiet der Altstadterneuerung bzw. -sanierung zu den wichtigsten Problemen innerhalb der städtebaulichen Entwicklung, denn es ist für das Werden eines Gemeinwesens nicht

gleichgültig, ob es vorausschauend und zur gegebenen Zeit seinen Organismus auf die neuen Bedürfnisse eingestellt hat oder nicht.

Zu diesen Problemen gehören die Verbreiterung bzw. Geradelegung bereits bestehender Straßen, ihre Pflasterung, Anlegung von Bürgersteigen, die Beseitigung alter oder neuer Verfallhäuser, Neuverwendung wüster Plätze, weil sie entweder verkehrshindernd oder verwahrlost sind. Damit steht auch das Gebiet der Straßendurchbrüche in enger Verbindung, wie auch der Brückenneu- und -umbau für die Entfaltung des städtischen Verkehrswesens eine ausschlaggebende Rolle spielen. Eine zielsichere Bodenpolitik erkennt diese auftretenden Erfordernisse beizeiten und erledigt sie planvoll und unbeeinflußt von Interessenten. So erspart sie Arbeit und erhöhte Kosten einer verspäteten Durchführung.

Das Vorhandensein eigenen Bodens an den von der Sanierung betroffenen Stellen spielt dabei natürlich eine wichtige Rolle.

Wenn wir die städtebauliche Entwicklung Halles von 1870 bis 1906 betrachten, so stoßen wir von Beginn an auf die auftretenden Notwendigkeiten der Altstadterneuerung.

Im Verlaufe des Promenadenrings lag zwischen Leipziger Turm und dem Postgrundstück, die Verbindung zwischen Gr. Steinstraße und Leipziger Turm unterbrechend, das langgestreckte Grundstück der „Halleschen Stadtschützengesellschaft". Diese Sperre zu beseitigen, war seit manchen Jahren der Wunsch der Bürgerschaft und der städtischen Behörden. Im Jahre 1870 kam schließlich ein Vergleich mit obiger Gesellschaft zustande, nach welchem das ganze Areal derselben für die Summe von 38 000 Talern bis 1872 in den Besitz der Stadt zu gelangen hatte. — Die Stadtschützengesellschaft errichtete damals ihre Gebäude am Königsplatz. — Die alten Baulichkeiten wurden 1872/73 von der Stadt niedergerissen, das Gelände planiert und die Stadtmauern und -Türme abgebrochen. Dazu gehörte auch der Musikantenturm. Auch mit dem Postfiskus waren damals Verhandlungen wegen der Abtretung dortigen Geländes an die Stadt im Gange; diese erhielt 1872 auch einige Teile des Postgartens und Posthofs, mußte aber dafür 1875 davon einige Flächen und die des abgebrochenen Musikantenturms zur Erweiterung des Kreisgerichts abgeben. Jene Verbindungsstraße, die spätere Poststraße (heute Adolf-Hitler-Ring), konnte nun entstehen. Die gesamte Öffentlichkeit beschäftigte sich mit dieser Frage. Das sogen. „Schießgrabenstraßenprojekt" wurde hin und her gewendet, denn über die Art der Anlage und des Anschlusses an die Nachbarstraßen bestanden die verschiedensten Meinungen. Zur Erleichterung der Durchführung wurde 1870 noch ein nach dem Karzerplan gelegener etwa 25 □ R. großer Fleck Erbpachtzwinger im Wege der Enteignung für 1800 Tlr. erworben. Auch wurde im Hinblick auf das Projekt das städtische Haus Gr. Sandberg 1 abgebrochen. 1871 wurde, nachdem man die geplante Auffahrt zum Martinsberg aufgegeben hatte, endlich das Projekt einer Spezialkommission angenommen, nach welchem der Martinsberg am Aufgange von der Leipziger Straße an unter Fortnahme der alten Stadtmauern verbreitert werden sollte. Leider lag das Grundstück der

Post der Entwicklung der Poststraße im Wege. Auch ließ man den gewonnenen Promenadenring nicht in ursprünglicher Breite bestehen, sondern schuf auf dem Gelände zwischen der Pfarrstraße und dem Stadtkern (Westseite) Baustellen, die man in den folgenden Jahren, besonders um 1875/76, verkaufte. — In der unteren Alten Promenade wurde 1876/77 von der Geiststraße an bis zum 1871 aufgestellten Kriegerdenkmal eine Fahrstraße angelegt und dort auch Anpflanzungen geschaffen. — Die in jenen Jahren weiter vorkommenden Altstadterneuerungen haben keine allzu große Bedeutung. Natürlich waren sie aber im Zuge der Stadtentwicklung notwendig. Schon 1865 war die Durchführung einer 22 Fuß breiten Straße durch den Moritzzwinger nach der Neugasse und die Niederlegung eines Teiles der alten Stadtmauer erfolgt. — Im April 1870 wurde die Steuerkontrolle vom Ausgange der Geiststraße in das am Kreuzpunkt der Magdeburger Chaussee (Ludwig-Wucherer-Straße) mit der Straße am Geisttore neuerbaute Kontrollhaus verlegt, und danach sowohl das bis dahin bestehende Geisttor als auch das alte Kontrollhaus abgebrochen. Dem gleichen Schicksal verfielen die 1875 vom Fiskus gekauften ehemaligen Steuerkontrollhäuser am Kirchtore, Königstor, Ranniſchen Tor (Steinweg 27 a), der Klaustor-Vorstadt (Nr. 8), wenn auch in zeitlichen Abständen, nachdem sie z. T. noch für andere Zwecke Verwendung gefunden hatten. — Zur Durchführung einer neuen Straße zwischen Wilhelmstraße und Weidenplan erwarb die Stadt von der Universität 5 ar, 26 qm. Desgleichen mußten zwecks Durchbruchs einer 22—23 Fuß breiten Straße durch das Grundstück Gr. Brauhausgasse 11/12 und Neue Promenade 9 zur direkten Verbindung dieser beiden Straßen von ersterem und dem benachbarten Grundstücke 2 ar, 62,6 qm für M 18 219,— erworben werden. — Als 1874 der westliche Teil des Soldatengottesackers freigelegt wurde, schuf man eine direkte Verbindung zwischen Martinsberg und der Straße vor dem Schimmeltor, der Schimmelgasse. — 1877 wurden ferner die Durchbrüche durch die Grundstücke Harz 24, 35 und 36 im Interesse der fortschreitenden Bebauung auf jener rechts vor dem Geisttore gelegenen 5,02,94 1/2 ha großen sogen. „Hospitalbreite" bewerkstelligt und so der Harz durch die neuen Straßen direkt verbunden. (Georgstraße, Karlstraße.) Auch wurde 1879 die Fortsetzung der auf jener Breite projektierten Albrechtstraße nach erfolgreichem Enteignungsverfahren durch die Grundstücke Geiststraße 21/22 vor dem Geisttore in Angriff genommen. — 1878 kaufte die Stadt das Haus Leipziger Straße 106 an der Ecke Gr. Märckerstraße für M 51 000,— und ließ es 1881 zum Zwecke der Verbreiterung der Straße abbrechen und auf der Restfläche leider neu aufsetzen. — 1879/80 fand auch der Neubau der Brücke über die Gerbersaale am Moritzkirchhof (Moritzbrücke) und einer Fußgängerbrücke über den Mühlgraben am Ende der Fahrbahn des Jägerplatzes statt. — Eine Geschmacklosigkeit leistete sich die Stadtverwaltung mit dem 1882 beginnenden Ausbau des Friedrichplatzes im Verlauf des Durchbruchs und Ausbaues der Friedrichstraße; Halle hat kaum einen unschöneren Platz, und die Anlage der

Friedrichstraße, überhöht an dem Stadttheater vorbei, muß in die gleiche Linie gestellt werden. — Im gleichen Jahre erwarb man die Boxhörner 2 für M 6000,—, um davon 54 qm des Vorgartens zur Straße zu nehmen; weiterhin die Häuser Lerchenfeldstraße 1/2 für M 13000 insgesamt, um einen Platz vor der Taubenschule schaffen zu können. — Das Jahr 1882 sah den Abbruch von Klaustor 9 zu den Zwecken der Straßenregulierung. — Ebenfalls wurden die Gebäude von Gr. Ulrichstraße 22 im Jahre 1881 für M 33950,— erworben, zum Abbruch verkauft, ein Teil des Bodens plangemäß zur Straßenverbreiterung verwendet, der Rest aber als Baustelle an den Zimmermann Schulz verkauft (heute Eichenauer & Co.).

Von allergrößter Bedeutung war der 1885 gelungene Kauf der sogen. „Halle", die in Größe von fast 3 ha von der Consolidierten Halleschen Pfännerschaft für M 350000 erworben wurde. Dieses Gebiet lag, von der Marktkirche nach der Gerbersaale zu abfallend, als häßlicher Fleck im Kleide der Stadt im Zentrum und verhinderte jede Verkehrsentwicklung. Hier hatte die Stadt in der Erneuernug eine dankbare Aufgabe zu erfüllen, und sie gedachte sie durch die Errichtung eines neuen Geschäftsstadtteils zu verwirklichen. Zugleich wünschte sie dort einen neuen Marktplatz zwischen Frauenkirche und Gerbersaale anzulegen: den Hallmarkt. Dort sollten Wochenmärkte stattfinden. Auch an eine Markthalle war gedacht. Man scheute diesmal die hohen zu erwartenden Straßenausbaukosten, wie auch die Ausgabe für eine große Anzahl von zu kaufenden Häusern, welche abgebrochen werden mußten, nicht, um die „Halle" mit dem bestehenden Straßennetz in eine geeignete Verbindung zu bringen. Die Vorbedingung wurde erfüllt, indem man 12 Häuser, die teils in den projektierten Straßen, teils deren Verbindung mit den geplanten Straßen im Wege standen, für insgesamt M 164600,— kaufte und niederriß. Der Ausbau begann sofort. Nach Abgang des zu den Straßen entfallenden Terrains blieb ein nutzbares Bauareal von 16187 qm zurück. Davon reservierte sich die Stadt

für den Hallmarkt	2770 qm
für Schulbauten	3500 qm
insgesamt	6270 qm

Von dem Rest von 9917 qm wurden jährlich Baustellen an Private abgegeben. 1887 fanden auf dem Hallmarkt schon Wochenmärkte statt. Auch hob die Regulierung der Hallgasse den Verkehr (1887/88). 1889/90 war der Ausbau der Halle beendet und ein neuer zentraler Stadtteil entstanden. Im März 1905 waren auf der Halle noch Landparzellen in Größe von 24.26 ar zur Verfügung. Der erwartete Erlös aus diesen Baustellen wurde als voraussichtlicher Gewinn der Stadt neben dem Erwerb des Hallmarktes aus der Durchführung dieses Teils der Altstadterneuerung angesehen. Er wurde auf über M 100000,— geschätzt.

Inzwischen war 1885/86 das Haus Pfännerhöhe 9 angekauft (M 6705,—), sogleich abgebrochen und sein Areal zum Teil zur Durchführung der Thomasiusstraße benutzt worden. — 1887/88 erfolgte

die Erwerbung von Spitze 21 zur Erneuerung und Verbreiterung der Kuttelbrücke für M 25 000, und der Ankauf des Hauses Kirchtor 2 für M 8 700, –, Kirchtor 3 für M 15 000, –, die beide zur Freilegung des Platzes am Kirchtor verwendet werden sollten. — Für die Innenstadt war aber die Verbreiterung der Schmeerstraße und Beseitigung der Hohen Kräm in Verbindung mit dem Neubau des Ratskellergebäudes verkehrsmäßig von größter Bedeutung. 1887 88 erwarb die Gemeinde daher die Häuser Schmeerstraße 1 11 und Hoher Kräm 1—5 für M 483 277,14 insgesamt. Sie wurden mit der stadteigenen Pfännerstube und dem alten Ratskeller schon bald danach (1889) niedergerissen, worauf das geplante Projekt durchgeführt wurde. — Die Universitäts-Reitbahn lag immer noch zwischen der Moritzburg und der Alten Promenade verkehrshindernd als geschlossener Block. 1888 konnte das Grundstück durch Tauschvertrag erworben werden. Die Stadt hatte hierbei die Verpflichtung zum Bau eines archäologischen Institutes übernommen. Nachdem die Übernahme der Universitäts-Reitbahn im Jahre 1893 erst erfolgte, dauerte es aber noch 2 Jahre, ehe der Durchbruch und die Verlängerung der Alten Promenade durch jenes Grundstück bis zum Paradeplatze erfolgte (1895). Um ihre Fläche teilweise benutzen zu können, war es auch nötig, das Haus Paradeplatz 6 und die Vorgärten von Paradeplatz 5 für insgesamt M 81 500,– zu erwerben. Die Restteile wurden zum Paradeplatz gezogen, während die Restfläche des Reitbahn-Grundstückes (1108 qm) als Baustellen zur Verfügung standen und zum Teil auch bald verkauft wurden.

Von besonderer Wichtigkeit war natürlich die Verbreiterung der Hauptstraßen, besonders der Gr. Ulrichstraße. Hier langte es aber nur zu Teilmaßnahmen, wenn sie auch wichtig waren. 1888 89 wurden, wie 1882 83 bei Nr. 22 schon, die Häuser Gr. Ulrichstraße 23 und 24, an der engsten Stelle gelegen, für M 529 000, — erworben (1392 qm), unverweilt abgebrochen und die Straßen an jener Stelle von $6\frac{1}{2}$ m auf 11 m ausgedehnt (zwischen Jägergasse und Eichenauer & Co.). Bedauerlicherweise ließ man einen Restplan übrig, den man sofort zum gleichen Preise weiter verkaufte. 1893 wurde der Schnittpunkt der Straßen Gr. Ulrichstraße-Gr. Steinstraße-Kleinschmieden erweitert, nachdem die Stadt gleichzeitig Gr. Ulrichstraße 1—2 für M 138 164,60 und Gr. Steinstraße 90 für M 90 492,30 erworben hatte. Nach Abbruch der Häuser blieben wieder Restteile für den Verkauf vorbehalten. – An Gr. Ulrichstraße 14 15 (Leonhardt) wurden 1896 für 56 qm Terrain 28 000,– M gezahlt und für das Gelände von 104 qm in den Kleinschmieden 6 und der Gr. Steinstraße 89 weitere M 66 930, und zugleich die Restbaustelle von Gr. Steinstraße 90 als Bezahlung gegeben. Auch das Terrain von Nikolaistraße 14, das zur Straße ging, kam im Tausch gegen die Restparzelle von Gr. Ulrichstraße 1 2 (15 qm) in das städtische Eigentum. 1897 98 kaufte die Stadt zu Straßenregulierungszwecken auch noch Grundstücksteile von Gr. Ulrichstraße 13—15, 6, 9 und Gr. Steinstraße 88.

Von den kleineren Sanierungsmaßnahmen ist noch der Kauf von Trödel 1 für M 9000,— zu vermerken. Auch hier verkaufte die Stadt den Hauptteil wieder für den gleichen Preis (1888/89), nachdem man 8 qm zur Straße geschlagen hatte. — Auch Taubenstraße 12a, gekauft für M 26287,40, mußte zur Freilegung des Platzes vor der Taubenschule 1889/90 abgebrochen werden. Im gleichen Jahre wurde das Haus Friedrichstraße 60 für M 36000,— zum Zwecke der Straßenregulierung erworben. 1890/91 wurde die Friedrichstraße zwischen Theater und Unterberg tiefer gelegt, um eine bequemere Auffahrt zu erreichen. — Zur Verbreiterung der Leipziger Straße diente das 1892 für M 48516,— gekaufte Grundstück Nr. 35. Auch hier wurde schon bald danach (1892/93) der nicht benötigte Teil wieder verkauft. — In den Jahren 1892/93 machte sich die Durchführung der Kl. Ulrichstraße nach der Olearíusstraße notwendig, weshalb man für insgesamt M 179392,70 die Grundstücke Gr. Klausstraße 8, Graseweg 19, Kl. Klausstraße 7, Graseweg 4 und noch Gr. Klausstraße 29 sich sicherte. Die Gebäude wurden abgebrochen. Auch hier, in der so engen Gegend, vermerken wir sofort wieder die Absicht, die Restparzellen zu verkaufen. Die Kl. Ulrichstraße wurde im letzten Jahrzehnt überhaupt völlig umgestaltet. Im Norden entstand der Durchbruch der Straßen infolge des Reitbahn-Abbruchs (1895). 1896 erfolgte die Regulierung an der Ecke Kanzleigasse. Dort wurde das 237 qm große Eckgrundstück Kl. Ulrichstraße 3 und Kanzleigasse 4 für M 30000,— erworben. Für die Kl. Ulrichstraße wurden aber nur etwa 55 qm herangezogen (1898/99) und der Restteil verkauft. Um 1900 riß man nach dem Kauf von Kl. Ulrichstraße 2 (für M 40000,—) die Gebäude ebenfalls nieder und fügte einen Teil des Bodens zur Straße.

Aber auch im südlichen Teile der Straße fanden noch erhebliche Veränderungen statt. 1898 wurde Kl. Ulrichstraße 1 für M 34000,— gekauft; 100 qm kamen zur Straße. — 1894/95 führte die Stadt das Neubauprojekt der Schieferbrücke durch. Die neue Brücke erhielt eine 10,5 m breite Fahrbahn und ließ das Passieren der Schiffe zu. — Zur gleichen Zeit aber vollbrachte die Stadtverwaltung eine großzügige Tat. Es handelt sich um die Regulierung der Gerbersaale (1894 95). Um die Mißstände und berechtigten Klagen über die unangenehmen Düfte derselben abzustellen, wurde die Regulierung durch eine einheitliche Gestaltung des sehr wechselvollen Längengefälles und eine gleichmäßige Ausbildung der Querprofile des Flußlaufes in Angriff genommen. Die obere Strecke des Flußbettes zwischen Schiffssaale und Moritzbrücke wurde ausgepflastert. Die Regulierung der unteren Strecke der Gerbersaale, zwischen Moritz- und Klausbrücke, erfolgte dagegen unter teilweiser Verlegung des Flußlaufes durch Erbauung eines geschlossenen Kanals. Auf dem überwölbten Flußlaufe wurde eine Straße angelegt. Das alte Flußbett wurde, insoweit es zur Führung des Kanals nicht benutzt wurde, zugeschüttet. Zur Regulierung war auch der Kauf von Moritzkirchhof 4 für M 28932,46 nicht zu umgehen. Die Kosten der Über-

wölbung der Gerbersaale und die Schaffung der Straßenanlage stellten sich auf M 289 189,40.

Im Osten erfolgten 1893/94 die Erwerbungen von 403 qm Acker zu M 14 105,— und 108 qm Acker zu M 1 080,— zur Anlegung der das östliche Bebauungsgelände besonders erschließenden Freiimfelderstraße.

Mitte der 90er Jahre unternahm die Stadt wieder eine größere Arbeit mit der Schaffung einer Durchbruchstraße zur Verbindung der Mansfelder Straße mit der Robert-Franz-Straße (fr. Am Mühlgraben). 1881/82 war zu diesem Zwecke ja bereits Mühlgraben 10a für M 18 000,— gekauft worden. Nunmehr gelang die Erwerbung des angrenzenden, nur durch einen Entlastungsgraben getrennten Hauses Mansfelder Straße 67 für M 65 000,— (1895/96). Beide Gebäude verfielen jetzt dem Abbruch. Dann wurde die beabsichtigte 13 m breite Verbindungsstraße geschaffen (1896). Diese Vollendung vervollkommnete den städtischen Promenadenring. Zur Straße waren 1110 qm verwendet worden; als Bauland verblieben 1064 qm, die zum Verkauf kamen. Zur weiteren Regulierung der Robert-Franz-Straße wurde 1898 noch die Jacobinische Scheune an der Ecke beider Straßen für M 14 000,— gekauft.

Große Ausgaben brachte auch der nun folgende Versuch der Erschließung des Stadtteiles zwischen Schmeerstraße und Halle, des Trödelviertels, mit sich. 27 Hausgrundstücke wurden dort von 1895 ab erworben. Es handelte sich um die Häuser Freudenplan 2—5, 8—9, Zapfenstraße 3—11 und 15, Schülershof 8, 14, 17—18, Trödel 7—9, Hanfsack 1—2, Steinbockgasse 1, Rittergasse 2 für insgesamt M 387 220,85. Diese Grundstücke verfielen sofort dem Abbruch. Von der gesamten Grundfläche von 2032 qm gingen 884 qm zur Straße. 1897/98 wurden nachträglich für den gleichen Zweck noch die Grundstücke Zapfenstraße 17 für M 27 500,— und 1898/99 Trödel 10 für M 10 077,50, sowie Zapfenstraße 2 für Mark 10 680,— erworben und 1899 folgte noch Freudenplan 7. Sämtliche Häuser wurden abgebrochen, und ihre Flächen fanden völlig oder zum Teil Verwendung zu Straßenanlagen. Jedoch wurden auch hier wieder Baustellen gebildet, die aber geringe Verwendung fanden, da die verschachtelte Lage der kleinen Grundstücke eine günstige Wiederbebauung nicht ermöglichte. Der ganze Versuch war ohne großen Erfolg, denn nach wie vor mied der Verkehr jenen Stadtteil, da die Zugänge zum Markt und Moritzkirchhof nicht genügend freigelegt, und die Straßen zu eng gehalten worden waren.

1895/96 wurde das Haus Rathausstraße 18 wegen Baufälligkeit zum Abbruch verkauft und die Baustelle für die Straße verwendet. — Noch eine Sanierungsmaßnahme von Bedeutung ist zu vermerken: Die damalige seit 1890 bestehende Drahtseilfähre zur Verbindung der Ziegelwiese mit der Peißnitz erwies sich zusehends als unzulänglich. Die Stadt trat Mitte der 90er Jahre mit der Kgl. Regierung in Verhandlung, um die Vorbedingungen für den Bau einer Peißnitzbrücke — vor allem die Zugänglichkeit zu einer solchen durch Freigabe sämtlicher Ziegelwiesenwege und der zur Ziegelwiese führen-

den Brücke, sowie die Ermächtigung der dauernden Erhebung von Brückengeld zu schaffen. Endlich konnte die für den Hallenser so wichtige Verbindungsbrücke, welche ihn in seine nächsten größeren Erholungsstätten führte, begonnen und durchgeführt werden. Das für die östliche Brückengrenze benötigte Land wurde vom Domänenfiskus erworben. Zu Anfang 1899 begannen die Fundierungsarbeiten und am 29. 11. 1899 konnte die Brücke für den öffentlichen Verkehr freigegeben werden. Die Erhebung des Brückengeldes wurde für M 15 000 jährlich verpachtet.

Damals wurde auch die Verbreiterung der Mansfelder Straße auf der Strecke zwischen Schieferbrücke und der Pfännerschaftlichen Kohlenbahn nötig, da die Betriebseröffnung der Halle—Hettstetter Bahn die Weiterführung der elektrischen Stadtbahn bis zur Hafenbahn wünschenswert werden ließ. Zur Gleislegung mußte aber die Regulierung und Verbreiterung jenes Straßenteils und der dortigen Kotgrabenbrücke vorgenommen werden.

Nach Abbruch der Gebäude von Glauchaer Straße 20 wurden von dem 70 qm großen Terrain 29 qm zur Straße abgetreten (1896/97). Das Restgrundstück wurde mit Deyboldgasse 1 vereinigt, nachdem auch dort 7 qm für die Straße herangezogen wurden. — Zum Zwecke des Straßendurchbruchs zwischen Spitze und Gerbersaale kaufte die Stadt im gleichen Jahre Spitze 14 für M 7 000,— brach es im nächsten Jahre ab und verwendete es für den angegebenen Zweck. — Auch die Gebäude von Friedrichstraße 58 wurden abgebrochen und von dem Gelände 6 ar zur Straße gezogen. Eine Baufläche von 25 qm verblieb.

Die Erwerbung der Moritzburg laut Vertrag von 1897 gestattete nun auch eine weitere wichtige Erschließungsmaßnahme. Nachdem 1895, nach der Niederlegung der Gebäude des Reitbahngrundstückes, die Alte Promenade bis zum Paradeplatz bzw. Moritzburg durchgeführt worden war, erfolgte 1897/98 die Weiterführung der Straßenanlage durch den Moritzgraben und durch die Brücke über den Mühlgraben. So war endlich eine Verbindung zwischen dem Paradeplatz und der Robert-Franz-Straße unter gleichzeitiger Vollendung des um die innere Stadt führenden Promenadenringes geschaffen. Sie war von größter Bedeutung für den Verkehr zwischen der Innenstadt und dem Saaletale. Zugleich war die malerische Burgruine erschlossen worden. — 1897 war der frühere Herold'sche Ackerplan (44,2 ar) an der Turmstraße im Enteignungsverfahren erworben worden. Davon verwendete die Stadt 1342 qm zur Anlage der Hafenbahn, 396 qm zu Straßenzwecken. — Auch von dem von der Universität erworbenen Acker mit dem Gesundbrunnenhäuschen wurden 410 qm zur Wörmlitzer Straße gezogen und der Rest zur Bildung eines Platzes mit Anlagen um das Häuschen verwendet. — Besonders interessant aber war das Projekt der Erweiterung bzw. Erwerbung des fiskalischen Sophienhafens. Dieser war für den Verkehr schon damals zu klein geworden. Einige Kaufleute stellten daher bei der Regierung in Merseburg den Antrag auf Ankauf und Erweiterung des Hafens. Die Regierung unterbreitete dies der Stadt und stellte ihr die Erwerbung

und Erweiterung anheim. Es wurde nun zwar verhandelt, doch wußte die Stadt mit dem Angebot leider nichts anzufangen.

Auch das alte Gebäude der Arbeitsanstalt, Gr. Steinstraße 34, verfiel 1898/99 der Sanierung. Es wurde abgebrochen und als Baustelle in zwei Teilen verkauft für M 84 092,—. — Der seit langem stillgelegte Moritzfriedhof konnte in jenem Jahre für M 10 000,— erworben werden und fand als Anlage Verwendung. – Das Grundstück Mauerstraße 21 lag mit Mauerstraße 18/19 als Block zwischen dem Moritzzwinger und der Mauerstraße. Es kam für M 15 000 1898 in den Besitz der Stadt. Erst 1899 gelangten auch die beiden Nachbargrundstücke für insgesamt M 32 000 in das städtische Eigentum und verfielen mit Mauerstraße 21 dem Abbruch. Das Gelände wurde für die Straße und für die Anlagen verwendet. — Für eine spätere Straßenregulierung kaufte die Stadt 1900 die Parzelle vom Grundstück Mittelwache 6 und Gommerstraße 25 (insges. 112 qm) und erweiterte sie durch Zukauf 1901/02 auf 131,03 qm. Von weiteren Grundstückskäufen für Straßenerweiterungen sind 1900/01 folgende interessant: Die Landparzelle von Gr. Ulrichstraße 4 5 für M 33 668,— und von Gr. Ulrichstraße 18 für M 19 793, –. — Zur Entlastung der Mansfelder Straße und zur Herstellung einer direkten Verbindung von Glaucha und Pulverweiden wurden in den Jahren nach 1900 verschiedene Brücken und Straßen angelegt, so die Genzmerbrücke. Anläßlich dieses Baus mußte der stadteigne St. Andreasgottesacker, der seit 1860 für Beerdigungen stillgelegt war, zur Anlegung der Zufahrtsstraße und von Anlagen herangezogen werden. – Im Norden wieder fand ein Teil des Giebichensteiner Pfarrackers 1901/02 für den Wettiner Platz und für dort einmündende Straßen Verwendung. — 1901 wurde an der Dessauer Straße ein Jahrmarktplatz von 8. 42. 40 ha neuangelegt. Zu Ende unserer Periode aber stellte es sich heraus, daß wegen der Gefahr des Niederganges vorhandener Kohlenbergwerke diese Verwendung unmöglich wurde. Deshalb wurde die Fläche zu Schrebergärten bestimmt (1905 06). — Der Straßenverbreiterung und dem Durchbruch nach der „Halle" diente das im gleichen Jahr gekaufte Grundstück Kl. Klausstraße 7; die Restbaustelle von 777 qm wurde einschließlich 52 qm von Kl. Klausstraße 29 verkauft. – Eine erfreuliche Tat war am Schluß der Staudeschen Amtszeit zweifellos die Herstellung des schönen „Bürgerparks" auf dem Gelände des ehemaligen Schmelzer'schen Grundstücks, Friedenstraße 1 und Seebener Straße 58, welcher zu einer schönen Erholungsstätte in Innern des Stadtnordens wurde. Wegen der Regulierung des Kaiserplatzes und der einmündenden Straßen kam 1903/04 ein Tauschvertrag zwischen der Stadt und dem Bauunternehmer Kuhnt zustande. Dieser trat die benötigten Ländereien ab und empfing dafür 9 278 qm Land von dem stadteigenen sog. Haenert'schen Ackerplan. — 1906 wurde auch die Verbreiterung der Elisabethbrücke zur Tatsache. — Diese ganze Aufzählung der Altstadterneuerungsarbeiten ist nicht vollständig, doch wurden alle größeren Durchführungen und besonders die erwähnt, die Grundstückserwerbungen veranlaßten. Daneben war zum Zwecke der Fluchtlinienverbesserungen usw. verschie-

denes Gelände noch jährlich gekauft und auch verkauft worden; damit gingen laufend die Straßenausbauten auch im Stadtinnern, „Pflaster- und Trottoirisierungsarbeiten" einher, letztere von einer besonderen Kommission geleitet. Über diese ist aber nichts Rühmenswertes zu sagen. Man warf dafür nur geringe Mittel aus. Halle war um die Jahrhundertwende wegen seines schlechten Pflasters bekannt. Am Pflasteretat sparte man besonders. Aber über den ganzen Sanierungsarbeiten schwebte ja immer der Sparsinn. Von den wenigen großen Durchführungen abgesehen, ließ die Stadtverwaltung auch hier die notwendige Großzügigkeit beiseite, und wieder blieb alles Geschaffene unorganisch. Das zeigen die zaghaften Erweiterungsbestrebungen in der Gr. Ulrichstraße und anderen Hauptstraßen und selbst jene größeren Sanierungsversuche im Zentrum, die ebenfalls nicht unter dem Gesichtspunkte eines Gesamtplanes der Altstadterneuerung und -erschließung angefaßt und durchgeführt wurden. Die moderne bevölkerungshygienischen und wirtschaftlichen Anforderungen wurden so vernachlässigt. Die Sanierungen gelangen auch in dem gewünschten Maße nicht immer; denken wir vor allem an die Regulierung des Stadtteiles zwischen Schmeerstraße und der „Halle".

Um die bodenpolitische Forderung der Gesamtplanung durchführen zu können, hätte man sich an den von der Altstadterneuerung betroffenen Stellen rechtzeitig den benötigten Grund und Boden sichern müssen. Das geschah nicht. Man kaufte fast stets nur erst kurz vor den durchgeführten Sanierungsarbeiten und daher teuer. Und mit dem gewonnenen Boden ging man während der Verwendung zu sparsam um. So entstanden vielfach Restpläne, die man zu gutem Preise wieder verkaufte, anstatt sie weiter für die Erschließung zu verwenden oder in Reserve zu behalten.

Auch auf dem Gebiete der Altstadterneuerung ist also Entscheidendes nicht geschehen, und wir müssen vor allem die Unterlassungen bedauern. Damals wurde die günstige Zeit für die Entfaltung des Gemeinwesens, besonders die verkehrsmäßige Erschließung desselben, nicht genügend wahrgenommen. So ist es nicht verwunderlich, daß die weitere Großstadtentwicklung immer mehr auf örtliche Unzulänglichkeiten stieß, die immer schwerer zu beseitigen waren oder kaum noch zu beseitigen sind.

9. Das Anlagenwesen

Von welcher Bedeutung für die Gesundheit eines großen Gemeinwesens die Anlagen sind, ist aller Welt heute bekannt. Sie sind die Lungen der Stadt, in denen die eng zusammenwohnende Bevölkerung Licht und Luft in reichhaltigerem Maße als sonst findet. Sie sind Erholungsstätten inmitten der Stadt; sie sollen den Wald und die Gewässer, die der Großstädter selten genug aufsuchen kann, so gut als möglich ersetzen. Deshalb muß ein aufstrebendes Gemeinwesen Bedacht darauf nehmen, unter Berücksichtigung der Verkehrserfordernisse seine Anlagen nicht nur nicht zu zerstören, sondern sie zu erweitern und zu

pflegen, damit sie auf dem Kleide der Stadt als wahrhaftige Schmuckstücke erscheinen können.

Die Altstadt Halle, wie sie uns um 1870 noch entgegentritt, konnte — historisch bedingt — solche Forderungen im Innern nur im geringem Maße erfüllen. Und doch zog sich dort, wo die Befestigungsanlagen einst standen, ein breiter grüner Gürtel um den Kern der Stadt. Beginnend von der Saale im Westen, dem Moritztor, entfaltete er sich nach Osten, dem Moritzzwinger, und die Neue Promenade entlang und bog dann nach Norden zum Leipziger Turm um. Das Grundstück der Stadtschützengesellschaft bildete die Verlängerung. Ungeschickt schob sich hier das Reichspostgebäude als Riegel vor. Dann erstreckte sich der Promenadenring nach Nordwesten mit der Alten Promenade bis zur Geiststraße. Die Grundstücke der Universitätsreitbahn ergaben den Abschluß, zusammen mit der Moritzburg. Sonstige geschlossene Erholungsstätten von Bedeutung gab es im Stadtinnern nicht mehr. Aber an der Saale entlang hatte der Hallenser noch immer ein Erholungsgebiet liegen, das der besseren Erschließung harrte.

Was hat die Stadt getan, um diesen Schatz zu heben? Hat sie die Notwendigkeit der Schaffung neuer Anlagen im Verlaufe der Stadterweiterung erkannt und genügend berücksichtigt?

Es gab um 1870 in Halle ein städtisches Gremium, welches sich mit dem Anlagewesen beschäftigte. Das war die Verschönerungskommission. Was sie getan hat, kann im Großen und Ganzen mit dem Satze bezeichnet werden, mit dem sie ihre Jahresberichte zumeist einleitete: „Sie beschränkte sich auf Instandhaltung und Ergänzung der bestehenden Anpflanzungen und Einfriedigungen." Ihre Aufwendungen bewegten sich von jährlich 500 Tlr. im Jahre 1870 langsam steigend bis M 84 600,— im Jahre 1905/06. Dazu kam ein jährlicher Zuschuß des sogenannten Verschönerungsvereins, der dafür das Recht hatte, zu der Verschönerungskommission vier seiner Mitglieder zuzugesellen. Wie wurden diese geringen Mittel verwendet?

Es war der Stadtgärtnerei vor allem die Aufgabe gestellt, die großen Lücken in dem Promenadenring aufzufüllen. - Eine große Sorge bereiteten seinerzeit auch die ständigen Überschwemmungen besonders der Kleinen Wiese, der man sich mit einiger Sorgfalt annahm. — Hier und da wurde das Stadtbild im Sinne des damaligen Geschmacks durch Blumen-, Strauch- und Baumanpflanzungen zu verschönern gesucht. Neue englische Anlagen entstanden um 1870 im Zusammenhang mit dem Bau des städtischen Gymnasiums. 1873 gelangte nicht allein die Anlage um das Siegerdenkmal in der Alten Promenade zur Ausführung, sondern es wurden unter der Leitung des Stadtbaurats Driesemann im ehemaligen Stadtschießgraben auch Anlagen im Zusammenhang mit der Durchlegung der neuen Poststraße hergestellt.

Wie aber in Wirklichkeit über die Förderung der Anlagen gedacht wurde, zeigt ein charakteristischer Vorgang aus dem Jahre 1875. Zur Aufrechterhaltung der Ordnung und Reinlichkeit in den Promenaden war ein Wärter gegen einen Tagelohn von 1,20 Mk. versuchsweise angestellt worden. Es gelang ihm nun nicht, die Anlagen infolge der

Ausdehnung derselben genügend sauber zu halten. Die Verschönerungskommission kam nun nicht etwa auf den Gedanken, einen zweiten Wärter anzustellen, sondern man entließ ihn als zu teuer. Kann man sich noch wundern, daß Halle für so lange Zeit als eine ungepflegte, unschöne Stadt galt?

In Verbindung mit der Bebauung der Gottesackerbreite unternahm die Stadt die Umgestaltung des Stadtgottesackers, die aber Anfang der 70er Jahre beginnend, erst um 1880 beendet war. — 1876 erfolgte auf Grund eines sehr umkämpften Projektes die sehr umfangreiche Umgestaltung der Alten Promenade vom Kriegerdenkmal an bis zur Geiststraße. Die Angriffe richteten sich besonders gegen die gepflasterte Fahrstraße, welche man in einem Teile der Bürgerschaft für nicht notwendig ansah. Andere Bürger wieder wünschten zwecks völliger Erhaltung der alten Anlagen nicht die geradlinige Straßenführung, vom alten Schauspielhause aus in der Richtung auf die Geiststraße zu, sondern forderten die Benutzung bzw. Verbreiterung der Scharrengasse. Letztere wurden dadurch einigermaßen getröstet, daß man den östlichen Teil der Anlagen wesentlich verbreiterte und gefälliger gestaltete. —

1878 wurde ein Zugang zur Kleinen Wiese, deren Wege verbreitert wurden, durch eine eiserne Fußgängerbrücke geschaffen. — Im Verlaufe der Jahre war das Bedürfnis nach einer eigenen Stadtgärtnerei immer größer geworden. Auf Veranlassung der Verschönerungskommission wurde deshalb der Wolfhagen'sche Garten, ein ehemaliges beliebtes Gartenrestaurant, nach Ablauf des Jahres 1883 nicht wieder verpachtet, sondern zu einer Stadtgärtnerei eingerichtet (1884/85) und immer wieder erweitert. Ein Gartenbauingenieur und Stadtgärtner fanden Anstellung. Später, 1886, richtete man auf dem neuangelegten Friedhofe eine Anlage von Baumschulen ein, die den Bedarf der städtischen Alleen zu decken hatte. — Als 1887 das Gut Gimritz nebst der Insel (Peißnitz) von der Stadt erworben wurde, unternahm diese es, die teilweise romantisch verwilderten Wald- und Wiesenflächen in einen Stadtpark umzugestalten. Man errichtete 1890 auch von der Ziegelwiese zur Insel eine Pendelfähre.

Von größerem Interesse ist die 1890/91 vorgenommene, durch die Tieferlegung der Straße notwendig gewordene Regulierung und Ausschmückung des Leipziger-Riebeckplatzes, weiter die Entstehung einer Anlage am Botanischen Garten und die Bepflanzung des bisher kahlen Teiles der Stadttheaterumgebung mit Blumen. — Vor dem Steintor wurde 1894 der Triangelplatz neu gestaltet, und am neuen Siechenhaus sah man einen Garten entstehen. — Die alten und neuen Straßen der Stadt mit Baumanpflanzungen zu versehen, wurde zu jener Zeit als besondere Aufgabe angesehen und durchgeführt. — Ende der 90er Jahre wurden die vom Verschönerungsverein hergestellten Anlagen in den Pulverweiden endlich in städtische Pflege übernommen. Damit hatte die Verschönerungskommission ihr bisheriges Tätigkeitsfeld nicht unerheblich vergrößert, denn diese Anlagen mußten wegen ständiger Überschwemmungen immer wieder erneuert werden, wie sie auch kleinere Verbesserungen durchmachten. —

Weiterhin begann man im Moritzburggraben 1899 im Zusammenhang mit der Änderung der dortigen Besitzverhältnisse die Ausführung von Schmuckanlagen.

1901 umfaßten die städtischen Anlagen erst eine Größe von 30 ha. Mit der Eingemeindung der Vororte kümmerte man sich auch um deren Aussehen etwas und führte dort die „nötigsten" Arbeiten aus. — Eine wichtige Verbindung wurde zwischen der Hagenstraße und den Anlagen des Parkbades durch einen neuen Weg inmitten der Anlagen des Stadtgottesackers geschaffen, womit zugleich dem Bedürfnis nach einer Ringpromenade in diesem Teil der städtischen Anlagen Rechnung getragen wurde. - 1902 03 erfolgte die Neuanlage des Wettiner Platzes, der sein Aussehen inzwischen wesentlich verändert hat. Zu gleicher Zeit richteten sich die Bemühungen der Verschönerungskommission auf den Sandanger mit seinen Spielplätzen und Wegen. — In diesen Jahren genügte auch die städtische Baumschule im Südfriedhof nicht mehr, weshalb sie in das 1 ¾ ha große Grundstück am Angerweg in Trotha verlegt wurde.

Unter allem aber ragt nach der Eingemeindung der Vororte die Erwerbung des ehemaligen Kurparkes (Schmelzer's Park) am 1. 10. 1902 durch die Stadt hervor, dessen Schönheit seit 30 Jahren vernachlässigt worden war und dessen sich die Stadt in jahrelanger Arbeit nun annahm, um den jetzigen „Bürgerpark" daraus zu machen.

Auch in den Pulverweiden wurden die Hauptverkehrswege nach dem Vorbilde der Fürst Pücklerschen Anlage zu Muskau hergestellt.

Ende März 1906 bewirtschaftete die Verwaltung der städtischen Anlagen insgesamt 53 ha und etwa 47 km Baumreihen. All diese Tätigkeit kann aber letzten Endes nur zugleich mit der des Verschönerungsvereins beurteilt werden, da dieser im Zusammenarbeiten mit der Verschönerungskommission, und dabei vorerst führund, die Interessen der Stadt hinsichtlich des Anlagenwesens in bester Weise vertrat.

Dieser Verschönerungsverein bestand seit 1864. Er wollte – wie sein Name besagt – die Stadt und ihre Umgebung verschönern. Seine Mitglieder waren Bürger der Stadt, die ihre Liebe zur Heimat in dieser freiwilligen Aufgabe bezeugten. Die Stadtbehörden waren allerdings in diesem Gremium ebenfalls vertreten. Der Rührigkeit des Vereins hat die Stadt viel zu verdanken.

Der Kleinen Wiese galt für lange Jahre die besondere Sorge des Vereins. Hier ist seinem langjährigen, verdienstvollem Vorsitzenden Siebiger, ebenso wie in den Cröllwitzer Anlagen, ein Denkmal gesetzt worden. — Schon 1869 wurde der Weg zur Dreyerbrücke neu hergestellt und dem öffentlichen Verkehr zugänglich gemacht. 1883 entstand die Kastanienallee. Aber besonders der weiteren Umgebung Halles widmete sich der Verein. Unermüdlich arbeitete er an der Verschönerung des Saaletales. Die Klausberge vor Trotha, mit den schönsten Aussichtspunkten jener Gegend, wurden schon von 1871 an betreut. Damals pachtete der Verein die Höhen vom Staate, um auf ihnen Anlagen schaffen zu können. Bisher weideten auf ihnen

Schafe. Vorerst wurde der südliche Teil der Berge in Angriff genommen. Erst 1909 aber war die Bepflanzung völlig beendet.

Auch weiter können wir das dankenswerte Bemühen des Verschönerungsvereins verfolgen, die natürlichen Reize des Saaletals in vieler Kleinarbeit zu heben und der Hallescher Bevölkerung zugänglich zu machen. So fanden auch die Cröllwitzer Höhen in ihm einen liebevollen Bearbeiter. Den dürftigen Rasenhängen galt schon von 1865 ab seine Sorge. 1870 entstand das Birkenwäldchen. Es folgten die Anlagen der „Fiebiger Schlucht".

Noch in das siebente Jahrzehnt fiel der leider vergebliche Versuch des Vereins, den Magistrat zum Kauf der Giebichensteiner Amtsziegelei und der zu derselben gehörenden Ziegelwiese, dem Kgl. Domänenfiskus damals gehörig, zu veranlassen, um die Umgegend von den störenden Unannehmlichkeiten des Ziegeleibetriebes zu befreien und dieses der Stadt so nahe gelegene Gelände als Erholungsanlage zu gewinnen. Auch die Ziegelwiese war vom Verschönerungsverein mit Zustimmung der Domänenpächter bepflanzt worden, nachdem 1868 mit der Übernahme der Würfelwiese (Kleine Wiese) in das städtische Eigentum auch die Dreierbrücke wenigstens am Tage kostenlos für den Verkehr freigegeben worden war. Auch mehrere Wege wurden angelegt. 1876 schuf der Verein die langausgedehnte Uferanlage zwischen jener Brücke und der Steinmühle. Noch 1906 wurde der Wiesenteil am Eishause neu mit Anlagen versehen. Zu Ende der 80er Jahre bemühte sich der Verein um Entlastung durch die städtischen Behörden. Besonders wünschte er, die Sorge um die Erhaltung der Ziegelwiese, die jährlich zu sehr unter Überschwemmungen zu leiden hatte, abgeben zu können. Endlich, 1890 91, übernahm die Stadt diese Verpflichtung, und der Verschönerungsverein konnte sich seiner Hauptaufgabe besser widmen, der weiteren Verschönerung des Saaletales.

In den 90er Jahren bemühte sich der Verein auch um die malerisch im Süden gelegene Rabeninsel. Er erhielt die Unterstützung der Forstbehörden und verbesserte die Wegeverhältnisse der Insel völlig. — Ein langgehegter Wunsch fand zu Anfang der 90er Jahre ebenfalls seine Erfüllung. Durch das Entgegenkommen der Königlichen Regierung wurde eine Fähre zwischen Glaucha (vom Saalberge aus) und den Pulverweiden geschaffen und geeignete Landungsplätze hergestellt. Eine besondere Aufgabe aber stellte sich der Verschönerungsverein in der Verwandlung der Pulverweiden in eine Parkanlage, zunächst westlich des Dammes der Hafenbahn. Unter großen Kosten fertiggestellt, wurde ihre Verwaltung im Juni 1897 dem Magistrat angeboten und dann übergeben. Ein neues Tätigkeitsfeld fand sich auf dem Galgenberg, der seinerzeit noch (bis 1903) zur Hälfte dem Preußischen Fiskus und zur andern zu Giebichenstein gehörte. Nachdem dieser Teil schon erfolgreich bearbeitet war, erhielt der Verschönerungsverein auch die vertragliche Genehmigung der Regierung zur Bepflanzung der fiskalischen Fläche. — Um 1900 konzentrierte sich überhaupt die Sorge des Vereins auf die Zukunft des Galgenberges. Der frühere Steinbruchbetrieb hatte den Berg bereits so zerstört, daß er in zwei Teile gespalten war. Nach wie vor wurde im östlichen Teil der Steinbruch-

betrieb weitergeführt, so daß man fürchten mußte, daß die bisherigen und geplanten Arbeiten des Vereins am Galgenberge umsonst wären. So sehen wir ihn denn die Stadt bedrängen, den noch fiskalischen Teil zu kaufen, um das Ganze zu sichern. Endlich, 1905, kam der Kauf für 35 000,— M. zustande, doch war es nötig, daß der Verschönerungsverein sich mit einem Betrage von 10 000 Mark an der Kaufsumme beteiligte.

Um 1900 war der Verschönerungsverein besonders im Südteil der Peißnitzinsel wieder tätig. Überhaupt entwickelte der Verein um die Jahrhundertwende eine große Rührigkeit in vielseitiger Kleinarbeit. Überall am Saalestrande sehen wir ihn auch am Ende unserer Periode erfolgreich tätig, nicht zuletzt in den nun eingemeindeten Vororten im Norden oder in der Umgebung derselben. — Auch in der Stadt selbst, in der mehr die Verschönerungskommission zu wirken hatte, blieb er tätig. So bei der Freilegung des Stadtgottesackers, die er förderte. Es sei weiter erwähnt, daß er die Erlaubnis erwirkte, direkt vom Paradeplatze aus einen durch den nördlichen Graben der Moritzburg bis zur Saale führenden Promenadenweg anzulegen. So entstand schon damals ein direkter Zugang von der Alten Promenade zur Saale in der Erwartung, daß die bislang noch absperrende Mauer des Reitbahngrundstücks bald fallen würde.

Überblicken wir die Tätigkeit des Verschönerungsvereins in den Jahren 1870 bis 1906, so können wir nur dankbare Worte finden. Die Verschönerung des nahen Saaletales ist in der Hauptsache sein Werk. Das ist umso anerkennenswerter, als der Verein nicht über große Mittel verfügte. Stadtbehörden und Bürgerschaft standen den Bestrebungen fast verständnislos gegenüber. Noch 1900 finden wir diese Klage in einem Bericht des Vereins. Auch die Tatsache, daß der Magistrat im Verschönerungsverein vertreten war, wirkte sich nicht belebend aus. Erst als in dem Stadtrat Genzmer am Ende unserer Periode ein zweiter Vorsitzender erstand, vermerken wir in ihm einen eifrigen Förderer des städtischen Anlagenwesens.

Fassen wir also zusammen, so müssen wir demnach erkennen, daß während des größten Teiles unseres Zeitabschnittes der eigentliche Träger des Anlagenwesens der private Verschönerungsverein gewesen ist. In der Zusammenarbeit der Verschönerungskommission mit dem Verschönerungsverein war letzterer der treibende Teil. Noch um 1890 erhielt die Verschönerungskommission einen Zuschuß von M 300,— jährlich von ihm. Erst später fiel er fort, und es erhielt der Verschönerungsverein sodann städtische Zuschüsse in kleinerem Umfange. — Im ganzen hat die Verschönerungskommission mit ihren geringen Mitteln, die in keinem Verhältnis zur Größe ihrer Aufgabe standen, nicht viel geleistet. Zwar hatte sie Anlagen in der damaligen kostspieligen, aber geschmacklosen Gartenkunstrichtung geschaffen, doch blieb fast alles seelenloses Stückwerk. Auch hier fehlte das große Ziel. —

10. Stadtentwässerung

Erfreulicherweise haben die städtischen Behörden unter Staude auf dem städtehygienisch wichtigen Gebieten der Kanalisation nicht versagt und schließlich sogar Bedeutsames geleistet.

Als Anfang einer zielbewußten Entwässerung kann für Halle das Jahr 1848 bezeichnet werden, von welchem Zeitpunkte ab die damaligen Hauptstraßen der Stadt größere besteigbare Kanäle erhielten. Je weiter sich die Stadt aber entwickelte, desto mehr empfand die Einwohnerschaft die technischen Mängel und die sonstigen Nachteile des bestehenden, uneinheitlichen Entwässerungssystems. Zwar waren um 1900 alle bebauten und erschlossenen Straßen mit Entwässerungsanlagen zur Aufnahme der Niederschlags- und Brauchwässer versehen, doch fehlten solche zum Ableiten der Fäkalien, die man in besonderen wasserdichten Gruben sammelte und dann durch Abfuhr entfernte. Unhaltbar aber war der Zustand, daß die acht damals vorhandenen Stammkanäle ihren Inhalt der Saale direkt übergaben. So wurden die Stimmen immer lauter, die anstatt ungenügender lokaler Verbesserungen einen umfassenden, großzügigen Umbau des städtischen Kanalisationssystems verlangten. Dieser, besonders von Genzmer vertreten, mußte bei den gegebenen Verhältnissen auf starken Widerstand stoßen. Die Gegner des Planes empfanden nichts von dessen Großzügigkeit und wiesen auf die gespannte Finanzlage der Stadt hin. Die Jahre um 1900 waren erfüllt von langen Verhandlungen und Kommissionssitzungen, in denen über die Kanalisationsvorlage debattiert wurde. Endlich, im Jahre 1905, erklärte sich die Stadtverordnetenversammlung mit derselben einverstanden und bewilligte für das geplante Projekt der Neugestaltung der Entwässerungseinrichtungen, des Baues einer zentralen Kläranlage, als deren Standort man schließlich den Tafelwerder wählte, und für die notwendig werdenden Grundstückskäufe und Straßenbauten die sogenannte „Kanalanleihe" in Höhe von sieben Millionen. —

So war ohne Zweifel eine große kommunalpolitische Tat vollbracht worden. Die etwa zehn Jahre währenden Arbeiten gingen durchaus nicht glatt von der Stelle. Darüber soll später gesprochen werden, da sie bereits unter die Rive'sche Amtszeit fallen.

11. Die städtische Verkehrspolitik

Die Verkehrspolitik einer Stadt kann die Entfaltung derselben in starkem Maße beeinflussen. Ein Ort wie Halle, welcher standortmäßig so günstig liegt, muß Wert darauf legen, durch günstige Eisenbahnlinien, durch Förderung der Binnenschiffahrt, durch ein gutes Straßennetz usw. in den Mittelpunkt seines engeren und weiteren Wirtschaftsgebietes gestellt zu werden. Ebenso wichtig ist aber auch die innere Verkehrspolitik. Ein bis in die Peripherie der Stadt durchgeführtes, gut funktionierendes Verkehrssystem bedeutet Zeiterspärnis. In einer Periode, in der Zeit als Geld gewertet wird, be-

deutet jedes Einsparen derselben eine wirtschaftliche Hilfe für die Bevölkerung. Ein gutes Verkehrssystem bewirkt dieses, weil es die Außenbezirke dem Zentrum näher bringt und eine größere Einheit schafft. Um aber all das zu ermöglichen, was den wirtschaftlichen Aufschwung und die bauliche Erweiterung des Gemeinwesens fördert, ist es notwendig, daß die Stadt unangefochten Herrin ihres Gebietes ist.

Betrachten wir nun die Hallesche Verkehrspolitik daraufhin. Halle war seit 1870 ein immer bedeutender werdender Eisenbahnmittelpunkt geworden. Bis zu diesem Jahre war es der Knotenpunkt für vier große Eisenbahnlinien, durch Gesellschaften ausgeübt, geworden:

1. Magdeburg—Halle—Leipzig	1840 erbaut
2. Thüringer Bahn	1846 erbaut
3. Halle—Bitterfeld—Berlin	1859 erbaut
4. Halle—Kassell	1865 erbaut

1872 entstand die fünfte Linie, die Halle—Halberstädter, und auch die sechste nach Sorau—Guben. Diese Linien gebrauchten den alten Bahnhof gemeinsam, hatten aber eigene Güterbahnhöfe. (Ausnahme Sorau—Gubener Bahn.) Von diesen lag der eine auf der Ostseite und drei auf der Stadtseite der Bahngleise. 1872/73 baute die Magdeburg-Leipziger und Halberstädter Gesellschaft wegen dieser unglücklichen Güterverkehrsverhältnisse die nördliche Überführungsbahn an der Julius-Kühn-Straße und am Wege nach Mötzlich, sowie den Rangierbahnhof im Osten (1872/74). Von 1876 ab erfolgten die Verstaatlichungen der einzelnen Eisenbahngesellschaften. Danach gedachte man, Anfang der 80er Jahre, an die rationellere Ausgestaltung der Bahnverhältnisse durch den Bau eines neuen Personenempfangsgebäudes und durch die Zusammenfassung des Güterverkehrs. Dieser Umbau der Bahnhofsanlagen erstreckte sich über das ganze Jahrzehnt; er brachte die Stadt mit den Eisenbahnbehörden mehrfach in Konflikt, was durch die unglückliche Flankenlage des Eisenbahngeländes bedingt war. Die Ungewißheit der Ausführung bedrückte damals Stadtbehörden und Wirtschaftskreise. Als der Minister für öffentliche Arbeiten die Ausarbeitung der Spezialprojekte für die Gleisanlage, sowie die Unterführung der Delitzscher Straße anordnete, gelang es den Stadtbehörden, deren Verbreiterung auf der Strecke vom Leipziger Platz (Riebeckplatz) bis zum Vorplatze des Mitte bis Ende der 80er Jahre erbauten und Ende 1890 eröffneten Personenempfangsgebäudes auf 25 m durchzusetzen, wie auch die Verbreiterung von diesem aus bis zum Güterbahnhofe auf 20 m verwirklicht wurde. Ein weiterer Zankapfel war die geplante Zentralisierung des Güterverkehrs nach der Ostseite des Personenbahnhofs und die damit verbundene Aufhebung der bisherigen Güterbahnhöfe. Die Stadt erblickte in jener Konzentration des gesamten Güterverkehrs in dem Zentralgüterbahnhof, der nur durch eine einzige Zufahrtstraße mit dem Mittelpunkte der Stadt verbunden war, eine schwere Schädigung der Handels- und Industrieinteressen. Immer wieder versuchte man daher, den Thüringer- und den Steintorbahnhof zu erhalten. Aber schließlich ver-

geblich. — Doch gelang Staude ein andrer großer Wurf, da er erreichte, daß Halle 1895 zum Sitz einer Eisenbahndirektion gemacht wurde. Mit diesem langersehnten Erfolg hat Staude das Gesamtverkehrswesen zweifellos einen bedeutenden Schritt vorwärts getrieben, was ihm nicht vergessen werden soll. Der Umbau der Eisenbahnanlagen, sowie der ständig wachsende Güterverkehr (was nicht zuletzt auf die seit Jahren erstrebte und am 10. 10. 1884 vollzogene Einführung der Kettenschiffahrt zurückzuführen war), veranlaßten 1884/85 die städtischen Behörden auch zu einer Neuorganisation des städtischen Güterverkehrs. Es wurde notwendig, eine Verbindung zwischen dem im Osten gelegenen Zentralgüterbahnhof und dem im Westen befindlichen Sophienhafen bzw. der Saale zu schaffen, damit jener Verkehr sich reibungslos gestalten könne. Auch der Wunsch, den in der Stadtentwicklung zurückgebliebenen Westen industriell zu fördern, lag dem Projekt zugrunde. Diese „Hafenbahn", mit ihren Abzweigungen nach der Turmstraße, sowie nach Böllberg, sollte, vom Thüringer Güterbahnhof aus geführt, vor allem ermöglichen, daß die zahlreichen bedeutenden Fabriken im Süden der Stadt Anschlußgleise an ihre Werkstätten erhielten. Neue Fabrikanlagen und -lager sollten entstehen und der stark benutzte Zentralgüterbahnhof entlastet werden. Außer für den Lokalverkehr erhoffte man ein beschleunigtes Anwachsen des Schiffverkehrs.

Bei aller Zustimmung zu der Wichtigkeit jener Verbindung kann jedoch nicht übersehen werden, daß die Hafenbahn die Stadt im Süden so unglücklich abschnürte, daß die Entwicklung des Südens auf viele Jahre aufgehalten wurde.

Die Ausführung des Planes verzögerte sich, obwohl das notwendige Gelände zur Verfügung stand, und trotzdem man die ministerielle Genehmigung hatte, die „Hafenbahn" als Aktiengesellschaft gründen zu können. Die Stadt hatte 1885/86 den für die Bahnlinie zu verwendenden, im Stadtsüden gelegenen Grundbesitz der in Liquidation geratenen Halleschen Zuckersiederei Comp. (etwa 88 ha) für M 913 600,— gekauft, um die Ausführung des Projekts vor den vielleicht übertriebenen Forderungen privater Grundbesitzer sicher zu stellen. Da auch die Pulverweiden, Holzplatz und mehrere von der Bahn zu benutzenden Wege Eigentum der Stadt waren, verfügte diese über fast das ganze Bauterrain und besonders über die Grundstücke, auf denen Haltestellen errichtet werden sollten (Hafenstraße, zwischen Böllberger Weg und Saale, sowie Turmstraße). Schließlich konstituierte sich nach Sicherung der Finanzierung und des städtischen Einflusses (Gem.-Beschluß v. 21. 3. 1892) die „Hallesche Hafenbahn A. G." am 28. 4. 1892. Die Bauarbeiten begannen sofort danach. Zu Anfang Januar 1895 konnte der Betrieb eröffnet werden. Der Güterverkehr steigerte sich trotz des geringen Entgegenkommen der Eisenbahnverwaltung hinsichtlich der Überführungsgebühren von Monat zu Monat. Der Umschlagsverkehr von der Saale zur Eisenbahn betrug 1905 allein bei dem Halleschen Speditionsverein 107 308 t gegen 37 703 t im Jahre 1904. Man hoffte, daß sich im Anschluß und auf der Grundlage der Hafenbahn bald ein nutzbringendes Netz

von Kleinbahnen entwickeln würde. In der Tat begann man schon um 1893 mit den Vorarbeiten für den Bau einer Kleinbahn Halle—Schwittersdorf—Hettstedt, die für die Stadt, den westlichen Teil des Saalkreises und vor allem für den schon hochentwickelten Mansfelder Seekreis von stärkster Bedeutung war. Sie konnte am 20. 5. 1896 eröffnet werden. — Desgleichen wurden die Vorarbeiten zu einer Elstertalbahn (Halle—Böllberg—Schkeuditz) zu gleicher Zeit energisch betrieben. Es erhoben sich jedoch Schwierigkeiten betreffs des Anschlusses der geplanten Bahn an die Haltestelle „Stadtgut" der Hafenbahn. An der Anschlußfrage scheiterte das Unternehmen. Ähnlich ging es mit der vorgesehenen elektrischen Bahn Halle—Leipzig, für die die Unternehmer Kramer & Co. bereits die Konzession erhalten hatten und die an unvorhergesehenen Schwierigkeiten scheiterte. — Demgegenüber gelang jedoch der Ausbau der elektrischen Bahn Halle—Ammendorf—Merseburg, die im Frühjahr 1902 den Betrieb erfolgreich aufnehmen konnte. — Erwähnt sei noch der von Interessentenkreisen s. Zt. verfolgte Plan des Baues einer elektrischen Bahn Halle—Diemitz—Reideburg, der nicht zur Ausführung kam.

Auch im Innern der Stadt machte sich das Verkehrsbedürfnis rapide bemerkbar. Zu Beginn unserer Periode vermittelten Pferdedroschken den Verkehr, die später durch die Konkurrenz der Straßenbahnen und Autodroschken immer mehr in den Hintergrund gedrängt wurden. Der am 30. 5. 1878 begonnene Versuch einer Omnibuslinie Halle—Giebichenstein—Trotha war zum Scheitern verurteilt (1881/82). Seit 1880 mußte aber die Anlage einer Straßenbahn ernstlich erwogen werden. Eine Kommission besichtigte die Straßenbahnen von Kassel, Frankfurt a. Main, Wiesbaden, Köln, Elberfeld, Barmen, Hannover und Braunschweig. Einen Niederschlag fanden diese Besichtigungen in dem Stadtverordnetenbeschluß vom 17. 3. 1881, der die Anlage einer Straßenbahn als erwünscht und ausführbar bezeichnete. Das Stadtbauamt arbeitete ein Projekt aus, und eine gemischte Kommission erledigte die Vorarbeiten. Aber man baute nicht selbst und übernahm auch das Unternehmen nicht in eigene Regie. Zwei Unternehmer erhielten die Konzession auf 38 Jahre; am 15. 10. 1882 fand die Betriebseröffnung der „Halleschen Straßenbahn", ab 1. 5. 1885 Aktiengesellschaft, statt.

Es wurden folgende (rote) Linien gebaut:

1. Bahnhof—Leipziger Straße—Markt—Kleinschmieden—Gr. Ulrich—Geiststraße—Bernburger Straße—Mühlweg bis zur Giebichensteiner Grenze an der Burgstraße; von dort in den Gemeindebezirk Giebichenstein fortgesetzt bis zur Saalschloßbrauerei.
2. Universitätsreitbahn—Alte Promenade—Poststraße—Leipziger Turm.

Die Bahn war eingleisig mit Ausweichgleisen. Die Pflasterung und Unterhaltung des Bahnkörpers hatten die Unternehmer übernommen. Als Zugkraft wurden ausschließlich Pferde verwendet. Vom 1. 10. 1885 ab hatten die Unternehmer von der jährlichen Bruttoeinnahme aus

dem Fahrbetrieb einen sich mit der Steigerung derselben ebenfalls erhöhenden Anteil (2—4 %) an die Stadtkasse zu zahlen. An den Kosten der Verbreiterungen der von der Straßenbahn benutzten Straßen mußten sie sich mit einem einmaligen Betrage von M. 20 000 beteiligen. Nach Ablauf des Vertrags sollte das gesamte in Straßen liegende und stehende Material an Schwellen, Schienen, Pferdeställen usf. mit Ausnahme des rollenden Materials, der Pferde und deren Geschirre, sowie der außerhalb des Bahnkörpers befindlichen Grundstücke unentgeltlich in das Eigentum der Stadt übergehen. — Die Straßenbahnen umfaßten (einschließlich Giebichenstein) 5.91 km in Betrieb mit einem Bestand von 20 Wagen und 68 Pferden).

Der Verkehr entwickelte sich günstig, denn ein allgemeines Bedürfnis war durch die neue Einrichtung befriedigt worden.

Doch am 30. 8. 1889 erhielt das Unternehmen mit der Eröffnung der „Stadtbahn Halle A. G." eine Konkurrenz (grüne Linie). Der Bau dieser Bahn und der Depots erfolgte auf städtische Kosten, während das gesamte Betriebskapital von einem Unternehmer aufgebracht wurde. Der mit diesem geschlossene Pachtvertrag und die ihm erteilte polizeiliche Konzession sollte bis 1918 gelten. Die Linien dieser Bahn liefen

1. Bahnhof—Magdeburger Straße—Gr. Steinstraße—Kleinschmieden—Markt—Schmeerstraße—Alter Markt—Ranniesche-straße—Franckeplatz—Steinweg.
2. Bahnhof—Franckestraße—Königsplatz—Francke'sche Stiftungen—Ranniesche-straße—Alter Markt—Schmeerstraße—Markt—Talamtstraße—Mansfelder Straße.
3. Bahnhof—Merseburger Straße bis Schmidstraße.

Die Linie 1 wurde am 30. 8. 1889, die Linie 2 am 13. 10. 1889, 3 am 1. 8. 1890 eröffnet. Die Unterhaltung des Bahnkörpers lag dem Pächter ob. Die Zugkraft wurde durch Pferde gestellt, aber 1891 sollte an deren Stelle die Elektrizität treten. Durch Vertrag mit dem Direktor (Delius) und der AEG. Berlin wurde die Einführung des elektrischen Betriebes auf sämtliche Linien der Stadtbahn vereinbart, die Konzessionsdauer bis 1929 verlängert. Der Pächter sollte vom 1. 1. 1890 ab eine Jahrespacht von 8000,— M und 15 % des Reingewinns zahlen. Die Stadt erklärte, nach Ablauf der auf 28 Jahre bemessenen Konzession das gesamte Betriebsmaterial des Pächters nach Taxe übernehmen zu wollen. — Die Stadtbahn umfaßte damals ca. 6,7 km mit einem Bestand von 21 Wagen und 104 Pferden. Auch hier hob sich der Verkehr von Monat zu Monat. — Der Straßenbahn-A. G. wurde 1890 die Legung eines zweiten Gleises mit nur kurzen Unterbrechungen durch eingleisige Strecken innerhalb des Stadtgebietes von den städtischen Behörden genehmigt. — Das Jahr 1891 sah die vertragsmäßige Übernahme der Betriebspacht der Stadtbahn durch die A.E.G. Berlin bis 1929. Vom 24. 4. 1891 ab wurde nach günstiger Fahrprobe der elektrische Betrieb nach und nach auf allen Linien eingeführt. Die Pacht von jährlich M 8 000,— und

15 % des Reingewinns wurde aber auf M 11 000,— und 15 % des Reingewinns erhöht. Die Stadt übernahm jedoch die Unterhaltung des Straßenbahnkörpers gegen einen jährlichen Pauschalsatz von 30 Pfg./lfdm. dauernd. Die Kaution des Pächters wurde von M 15 000 auf M 50 000,— erhöht. Das Jahr 1890 brachte noch keinen Reingewinn. — Mit der Eröffnung des neuen Personenbahnhofs am 8. 10. 1890 wurden auch sämtliche Linien beider Bahnen durch die Delitzscher Straße nach dem neuen Bahnhofsvorplatze geführt und mit Erlaubnis der Eisenbahnverwaltung die Endstation dahin verlegt. So ergab sich eine wesentliche Erleichterung für den Verkehr.

Bei beiden Straßenbahnen waren die Verkehrszahlen immer mehr gestiegen, doch drängte die elektrische Stadtbahn die Hallesche Straßenbahn sichtlich in die zweite Linie. Im Herbst 1892 wurde auf städtische Veranlassung hin eine neue Linie Ludwig-Wucherer-Straße—Wittekind—Trotha in Betrieb gesetzt, die sich sogleich als rentabel erwies. In den Jahren nach 1895 bemühte man sich vergeblich, eine Fusion beider Bahnen zustande zu bringen, denn der Pferdebetrieb der Hallenschen Straßenbahn zeigte sich immer mehr als ungenügend. Endlich beschloß Ende der 90er Jahre die Hallesche Straßenbahn ebenfalls die Einführung des elektrischen Betriebes. — Zur gleichen Zeit verlängerte die Stadtbahn die nach der Mansfelder Straße führende Linie über die Schieferbrücke hinaus um 3 km, wozu die Stadt M 12 600,— hinzuschoß. — Mit dem 26. 4. 1897 unterlag das Unternehmen dem Kleinbahngesetz von 28. 7. 1892. Es erhielt die landespolizeiliche Konzession zur Anlage neuer Linien, die besonders dem Süden förderlich wurden:

1. Staatsbahnhof — Landwehr — Lindenstraße—Torstraße—Böllberger Weg—Moritzzwinger—Gerbersaalestraße.
2. Verlängerung der Linie Merseburger Straße—Krankenhaus Bergmannstrost.

Das Depot am Roßplatz mußte vergrößert werden.

Auch die Hallesche Straßenbahn eröffnete eine neue Linie: Hauptbahnhof—Poststraße—Cröllwitz und diente so dem Stadtnorden und den dortigen Vororten. Der Übergang zu dem elektrischen Betrieb war mit dem Mai 1899 endlich beendet. 34 Motor- und 18 Anhängerwagen bildeten damals das laufende Material (Stadtbahn zur gleichen Zeit 58 Motor- und 20 Anhängerwagen). Sofort machte sich eine Verkehrssteigerung bemerkbar. Anläßlich der Eröffnng des Zoologischen Gartens (Mai 1901) wurde die Hauptlinie der gleichen Bahn von der Saalschloßbrauerei bis zum Angerweg verlängert, während im gleichen Jahre (Dez. 1901) die Stadtbahn ihre Linie vom Hauptbahnhof nach Trotha bis zum dortigen Bahnhof erweiterte.

Im Betriebsjahre 1905 beförderte die Hallesche Straßenbahn-A. G. 4 212 997 Personen auf 34 Motor- und 23 Anhängerwagen bei durchschnittlich 93 Angestellten, und sie erzielte eine Bruttoeinnahme von M 409 477,—, wovon die Stadt M 16 379,11 erhielt.

Die Stadtbahn Halle A. G. beförderte im Kalenderjahre 1905 im ganzen 6 741 896 Personen bei 169 Angestellten durchschnittlich und erzielte eine Fahrgeldeinnahme von M 654 159,—. Der städtische Anteil belief sich auf M 8 746,87.

Diese Entwicklung nahm das Hallesche Straßenbahnwesen in unserer Periode. Die städtischen Behörden hatten bewußt dieses wertvolle Instrument für die Stadtentwicklung aus der Hand gegeben. Nicht die Stadt, sondern zwei privatwirtschaftliche Monopole beherrschten die Straßen der werdenden Großstadt und kamen in steigendem Maße mit den städtischen Interessen in Konflikt. Denn das privatwirtschaftliche Interesse der Unternehmer richtete sich lediglich auf die Erzielung größter Rentabilität. Dabei konnten sie kein Interesse daran haben, ihre Linien in die Bezirke geringen Menschenverkehrs zu legen. Der Stadt aber mußte im Interesse der Stadterweiterung gerade daran gelegen sein, jenes unbebaute Gelände in den Außenbezirken verkehrsmäßig zu erschließen und mit dem Stadtinnern zu verbinden. — Trotz dieser Tatsache wurden aber die sich bietenden Möglichkeiten zur Änderung dieses Zustandes nicht wahrgenommen. Schon im Oktober 1902 bot sich die Gelegenheit, die Hallesche Straßenbahn, die vertraglich erst frühestens 1910 hätte erworben werden können, für 2,65 Mill. M in die Hand zu bekommen. Die Stadt hielt jedoch 1,5 Mill. M für angemessen genug und glaubte mit einem günstigeren Angebot rechnen zu können. So kam der Erwerb auch auf einer mittleren Grundlage nicht zustande.

Wie bei der „Straßenbahn" handelte man auch bei der Stadtbahn, die man bis 1929 der A.E.G. ausgeliefert hatte. Hier eröffnete der Magistrat selbst die Verhandlungen. Die Forderung von M 2 899 000,— aber wurde am 28. 5. 1900 ebenfalls mit großer Mehrheit der Stadtverordnetenversammlung als zu hoch abgelehnt. Nicht einmal die Sicherheit, daß die Straßenbahnen auch in städtischer Regie gute Überschüsse machen würden und gleichzeitig dem noch jungen Elektrizitätswerk, um dessentwillen schon 1893 der Stadtverordnete Freyberg die Übernahme in städtische Verwaltung forderte, eine sichere Basis bieten würde, konnte den Erfolg herbeiführen. Nochmals bot 1903 die A.E.G. den Verkauf des Unternehmens für nunmehr 3,5 Mill. an (einschließlich des der Stadt buchmäßig zufallenden Tilgungsfonds von 0,5 Mill.). Doch infolge der ablehnenden Entschlüsse der Bau- und Finanzkommission verfiel der Antrag des Magistrats demselben Schicksal der Ablehnung.

Wieder ist mit der Geschichte des Halleschen Straßenbahnwesens ein Kapitel abgeschlossen worden, das die Hallesche Stadtverwaltung in dem ungünstigen Lichte der Zielloſigkeit und Kurzsichtigkeit zeigt. — Leider betrifft das auch das ganze Gebiet der Ausgestaltung der Verkehrswege. Wir empfinden die verkehrsmäßigen Unzulänglichkeiten der Stadt heute, im Zeichen einer wachsenden Verkehrsentwicklung, in verstärktem Maße. Man muß es der damaligen Stadtverwaltung zwar zugute halten, daß sie diese Entwicklung in dem derzeitigen Maße nicht überblicken konnte. Aber immerhin hat sie den steigenden Verkehr miterlebt und hat sich mit seinen

Anforderungen schon beschäftigen müssen. Daher hätte sie doch weitschauender handeln müssen.

Wenig wurde getan, um die engen Straßen der Altstadt zu verbreitern. Schlimmer ist aber, daß die Stadterweiterung selbst keinerlei Rücksicht auf verkehrsmäßige Belange nahm. Damit wurde im städtischen Gebiet ein Straßennetz geschaffen, das zunehmend den Anforderungen des Verkehrs die größten Hemmungen bereitete und in seiner geringen Verbesserungsmöglichkeit die moderne städtische Verkehrspolitik auf das stärkste belastet hat und noch belasten wird.

So sind unter Staude auch auf dem Gebiete der Verkehrspolitik trotz seines großen Verdienstes um die Schaffung einer Eisenbahndirektion in Halle Fehler und Unterlassungen begangen worden, deren Größe uns jetzt wenig verständlich erscheint.

D. Die Finanzierung der städtischen Bodenpolitik

Alle städtische Bodenpolitik muß sich mit einer gesunden städtischen Finanzpolitik verbinden. Diese muß das Mittel sein, durch welches alle als notwendig erkannten bodenpolitischen Ziele finanziell ermöglicht werden, ohne daß dabei eine steuerliche oder kreditschädigende Überbelastung der Gemeinde eintritt.

Eine weitsichtige Stadtverwaltung wird aber doch dem Gemeinwesen zeitweise Lasten aufbürden müssen, welche nicht sofort der Gegenwart dienen, aber — für die Zukunft gesehen — produktive Ausgaben sind. Das gilt besonders für bodenpolitische Maßnahmen, seien es Grunderwerb, Baudurchführungen oder andere meist recht kostspielige Dinge. Es kann aber umgekehrt auch der Fall eintreten, daß die Stadtverwaltung die Finanzkraft der Gemeinde zu sehr schont, indem sie selbst die Bedürfnisse der Gegenwart ungenügend befriedigt und von der Erfüllung weitausschauender Pläne ganz absieht. Geschieht dies, dann muß eine spätere Zeit diese Sünden büßen, da die Unterlassungen nun doch nachgeholt werden müssen, und zwar infolge der veränderten Verhältnisse auf meist viel kostspieligere Weise.

Bei der Mentalität der Halleschen Stadtverordneten kann man erraten, nach welcher dieser Richtungen sie in den Jahren 1870 bis 1906 tendierten. Obwohl diese Periode von einem wirtschaftlichen Aufschwung bei geringer Steuerbelastung begleitet war, löste die Finanzierung der städtischen Aufgaben immer wieder heftige Kämpfe innerhalb der Stadtbehörden aus. Es zeigte sich ein bedauerlicher Mangel an Sorge für das Wohlergehen der eigenen Gemeinde bei der Mehrheit der Stadtväter, gepaart mit geringem sozialen Verständnis für die Bedürfnisse der minderbemittelten Bevölkerung. Nur widerwillig paßte sich die städtische Finanzpolitik den durch die rapide Entwicklung Halles entstehenden finanziellen Ansprüchen, besonders für die Bodenpolitik, an. — Um über die Art der Finanzierung der Bodenpolitik urteilen zu können, ist es nötig, einen kurzen Blick auf die Entwicklung des städtischen Steuersystems zu werfen.

Es war vor dem Jahre 1875 denkbar einfach. Drei Steuern gab es:

1. die Kommunale Einkommensteuer von 1855,
2. den Zuschlag zur Mahl- und Schlachtsteuer von 1885,
3. den Zuschlag zur Staatsgebäudesteuer (seit 1. 4. 1868),

1868 bis 1874 als 100 %iger Zuschlag zur Staatsgebäudesteuer erhoben.

Jedoch trat mit dem 1. 1. 1875 infolge der Einführung des Abgabengesetzes von 1873, das bis 1895 Geltung besaß, eine Änderung ein. Anstelle obiger Steuern traten:

1. Zuschläge zur Staatseinkommensteuer,
2. die städtische Mietsteuer,
3. die städtische Grundsteuer.

Die städtische Grund- und Mietsteuer wurde also zur Deckung des Ausfalles des Zuschlages zur Mahl- und Schlachtsteuer, des 100 %igen Zuschlages zur Staatsgebäudesteuer und auch der unter dem Namen „Unpflichten", „Umlagen und Haussteuer" bestehenden Kämmereiabgaben eingeführt. - Auch als 1895 das neue Kommunalabgabengesetz vom 14. 7. 1893 eingeführt wurde, brachte das zunächst keine grundsätzliche Umgestaltung, denn als gleichzeitig mit dessen Inkrafttreten der Staat auf die bisher erhobene Grund-, Gebäude- und Gewerbesteuer verzichtete und sie den Gemeinden abtrat (Miquel'sche Steuerreform), machte die Stadt von den empfohlenen indirekten Steuern und Gebühren nur insoweit Gebrauch, als sie lediglich für die baupolizeilichen Leistungen der Gemeinde (Baupolizeigebührenordnung vom 12. 3. 1895), sowie für die Lieferung des Leitungswassers (Gebührenordnung vom 17. 5. 1897) Gebührenordnungen erließ. Nur gezwungen änderte man in den folgenden Jahren letztere Ordnung ab, als diese für rechtsungültig erklärt worden war, weil sie mit den Grundsätzen des Kommunalabgabengesetzes nicht im Einklang stand. — Mit dem neuen Jahrhundert wurde jedoch das Hallesche Abgabewesen im Sinne obigen Gesetzes eingehend reorganisiert und in großen Teilen neu zur Durchführung gebracht. Damals mißlang jener Versuch der Einführung der Grundsteuern nach dem gemeinen Wert (1902 und 1903). Es gelang jedoch die Einführung der Immobilarumsatzsteuer, erlassen am 27. 3. 1900 per 1. 4. 1900. — Der Vollständigkeit halber sei noch die damalige Einführung einer besonderen Gewerbesteuer und Arbeiterkopfsteuer, sowie die Umgestaltung der Lustbarkeitssteuer erwähnt. Wichtiger ist für unsere Frage ein Beschluß (1905 06), zur Deckung der Kosten für die in Aussicht genommene Neukanalisation der Stadt eine fortlaufende Benutzungsgebühr zu erheben, während bisher durch Ortsstatut vom 20. 9. 1888 und 1. 7. 1898 nur einmalige Gebühren für den Anschluß der Hausleitungen an die städtischen Straßenkanäle verlangt wurden.

Als Hauptsteuern galten nunmehr:

1. der Zuschlag zur Staatseinkommensteuer als Gemeindeeinkommensteuer,
2. die städtische Grundsteuer,
3. die städtische Gewerbe- und Betriebssteuer.

Die Miquelsche Steuerreform, die den Gemeinden durch die Realsteuerüberweisung eine bedeutende Hilfe brachte, insofern, als das neue Steuersystem viel beweglichere Steuerarten in sich schloß, führte in Halle zu einer stärkeren Belastung des Gewerbebetriebes zugunsten des Grundbesitzes. Im Jahre 1897/98 nahm Halle im Vergleich mit 22 preußischen Städten noch die fünfletzte Stelle hinsichtlich der kommunalen Steuerkraft ein; doch zwangen die zunehmenden kommunalen Aufgaben - besonders das gesamte Bauwesen — dazu, im Jahre 1902 die Steuerschraube etwas weiter zu

drehen. Unter den damaligen bodenpolitischen Maßnahmen im Vordergrunde stehend, drückte es mit der Zeit — besonders als das große Kanalisationsprojekt auftauchte — dem ganzen Etat seinen Stempel auf. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der jährlichen Ausgaben für das städtische Bauwesen im Rahmen der Gesamtausgaben der Stadtverwaltung.

Entwicklung der Ausgaben für das städtische Bauwesen in M

	Ausgaben für das Bauwesen	Gesamtausgabe der Verwaltung	Beteiligung der Kämmerei
1872	256 275,—	1 493 838,—	
1873	295 136,—	1 505 928,—	
1874	554 985,—	6 913 848,—	während dieser
1875	224 509,—	2 583 030,—	Zeit ist die
1876	168 191,—	1 933 178,—	Trennung
1877/78	359 445,—	2 346 384,—	unmöglich
1878/79	211 880,—	2 269 696,—	
1880/81	399 257,—	2 523 669,—	
1885/86	549 428,—	6 841 325,—	763 226,—
1890/91	2 251 337,—	3 563 666,—	479 934,—
1895/96	2 028 114,—	7 541 319,—	595 283,—
1896/97	1 596 910,—	10 653 116,—	617 528,—
1897/98	2 105 194,—	13 245 206,—	721 465,—
1898/99	1 499 206,—	11 044 807,—	708 627,—
1899/1900	3 807 340,—	15 192 652,—	648 406,—
1900/01	4 676 636,—	23 694 458,—	961 770,—
1901/02	3 347 457,—	20 917 948,—	1 112 932,—
1902/03	2 562 863,—	18 596 058,—	1 163 137,—
1903/04	2 268 091,—	19 786 061,—	917 564,—
1904/05	2 437 588,—	17 653 444,—	1 164 796,—
1905/06	1 837 877,—	22 064 343,—	956 930,—

Es ist dabei zu beachten, daß ein Etat von 1870 in gar keinem Verhältnis zu dem von 1905/06 steht, da die Aufgaben der Gemeinde außerordentlich gewachsen waren. Es zeigt sich, daß der größte Teil der Bauausgaben durch außerordentliche Einnahmen bestritten wurde, während die Kämmerei nur einen gewissen Anteil aufbrachte. Es vollzog sich — um mit Allendorf zu sprechen [4a]) — eine Scheidung in

1. Ausgaben für öffentliche Baubedürfnisse überhaupt,
2. Ausgaben für das Bauwesen der Kämmerei.

Der Anteil der Kämmerei stieg seit dem Jahre 1890.

Den gewachsenen Leistungen der Halleschen Kämmereikasse stand die Entfaltung des Kommunalschuldenwesens gegenüber. Den gewaltigen neuauftauchenden bodenpolitischen Bedürfnissen konnten selbst bei der wohl möglichen stärkeren Anspannung der Steuerkraft die ordentlichen Einnahmen der Kämmerei nicht lange gewachsen sein. Man griff also in Schonung der vorhandenen städtischen Steuerkraft zu dem bisher wenig begangenen Wege der außerordentlichen Einnahmen in dem an sich richtigen Gedanken, daß alle bodenpolitischen

4a) H. Allendorf, Das Finanzwesen der Stadt Halle im 19. Jahrhundert.

Leistungen der Gemeinde, die nicht nur der gegenwärtigen, sondern auch den nachfolgenden Generationen zugute kommen sollen, nicht nur mit den Steuern des gegenwärtigen Geschlechts allein bezahlt werden sollten. Die Stadtverordneten bedachten dabei nicht, daß sie durch diese Vorbelastung später aber die Durchführung der unterlassenen oder noch zu erwartenden viel umfangreicheren und damit kostspieligeren kommunalen Aufgaben erschweren mußten.

Das Jahr 1848 war für das Hallesche Anleihewesen trotz der Kriegsanleihe von 1818 der eigentliche Ausgangspunkt. Der Verwendung der älteren Anleihen ist nicht mehr recht nachzukommen. Folgende waren es:

1. Die Anleihe von 1818; sogenannte Kriegsanleihe; aufgenommen um die Kriegsschuld zu tilgen, und zwar durch Hergabe von Obligationen in Gesamthöhe von ℳ 56 280, . Erst 5 %ig, aber mehrfach konvertiert bis $3\frac{1}{2}$ %. Der letzte Rest wurde am 2. 1. 1891 getilgt. 72 Jahre Laufzeit.
2. Die erste bodenpolitische Anleihe von 1848 in Höhe von ℳ 180 000,— für Straßenbau; in zwei Abteilungen zu 4 % und 5 %. Der letzte Rest wurde am 1. 4. 1888 zurückgezahlt; 40 Jahre Laufzeit.
3. Die 4 %ige Anleihe von 1856 über ℳ 600 000,— zum Bau der Gasanstalt, gekündigt und zurückgezahlt am 1. 10. 1880; Laufzeit 24 Jahre.
4. Die Anleihe von 1867 in Höhe von ℳ 1 800 000,— zum Bau der Wasserleitung und des Gymnasiums, verzinslich mit $4\frac{1}{2}$ %, sie wurde 1882 aufgenommen in die neue Anleihe von ℳ 1 500 000, so daß sie also mit diesem Jahre verschwand und mithin nur 15 Jahre lief.
5. Die Anleihe von 1871 im Betrage von ℳ 900 000 für Bauten von gemeinnützigen Unternehmungen. Sie sollte mit 5 % verzinst werden, verschwand aber schon 1874 in der in diesem Jahre aufgenommenen 3-Millionen-Anleihe.

Es folgen nun die am Ende unserer Periode noch nicht getilgten Anleihen:

6. Die 3-Millionen-Anleihe von 1874, zur Tilgung älterer Anleihen bestimmt; $4\frac{1}{2}$ige Verzinsung.
7. 1883, die Theateranleihe in Höhe von ℳ 450 000,— zu $3\frac{1}{2}$ % verzinslich, zum Bau des Stadttheaters. Sie war jedoch nicht ausreichend. Deshalb kam es noch zu folgender Anleihe:
8. die Anleihe von 1886 über 6 Millionen; zu verschiedenen Zwecken aufgenommen:

   Theaterbau, Erweiterung der Kanalisation, der Gas- und Wasserwerke, Schlachthofbau, Lehmbau, Marktplatzeinrichtung, Ratskellerbau, Errichtung des archäologischen Institutes, für Schulbauten, Friedhofsanlage und zur Straßenregulierung. Zinsfuß bei der Begebung $3\frac{1}{2}$ %.

9. Die Anleihe von 1892 in Höhe von 7 Millionen mit $3\frac{1}{2}$ % und 4 %iger Verzinsung. Für verschiedene Zwecke: Erweiterung der Kanalisation für die Mädchenschule, Rathausbau, Schlachthof, Errichtung des Landwehrzeughauses, für Mittelschulen und Amts-Wohnhäuser, für Grundstückserwerb und Straßenregulierungen, zum Bau einer Desinfektionsanstalt, eines Feuerwehrdepots, eines Elektrizitätswerkes, einer Volksbadeanstalt, von Saalebrücken und eines Restaurants auf der Peißnitz.

10. Die 12 Millionen-Anleihe von 1900, zu $3\frac{1}{2}$ % verzinslich. Aufgenommen für das Gaswerk, das Wasserwerk, die Kanalisation, Schulbauten, Straßenregulierungen, verschiedene Hochbauten, Brückenbauten, Bau einer städtischen Schwimm- und Badeanstalt, Kasernenbau, Tilgung älterer Anleihen (1874 etc.).

11. Die 7 Millionen-Anleihe (Kanalanleihe von 1905) war 1905/06 noch nicht begeben. Sie war zur Beschaffung der Mittel zur Umgestaltung und Erweiterung der Entwässerungsvorrichtungen im Stadtkreis Halle mit allen erforderlichen Nebenanlagen, mit Einschluß von Grunderwerb und Straßenbauten bestimmt. — Ende 1905/06 war schon bewilligt bezw. verwendet:

    1. zur Aufstellung eines Projektes über die Kanalisation der Stadt: bewilligt ℳ 37 000,—, davon verwendet ℳ 9 646,—.
    2. Für die Neukanalisation der Altstadt wurden bewilligt: ℳ 699 636,72, Istausgabe = ℳ 97 671,—.

    Diese Beträgen waren bisher vom Kämmereivermögen vorgeschossen worden.

Es sind nun zu trennen:

1. Die Schulden der städtischen Werke, die aus ihren Erträgnissen so weit als möglich sowohl die Verzinsung als auch die Tilgung zu bezahlen hatten. Im großen und ganzen reichten die Erträge aus, ja einige lieferten noch darüber hinaus bedeutende Überschüsse an die Kämmerei ab.
2. Die eigentliche Kämmereischuld, die diejenigen Teile der Anleihen in sich schloß, deren Verwendungszweck einen mehr allgemeinen Charakter hatten. Hier waren also keine Erträge zu erwarten, und die Verzinsung und die Tilgung entstammten den ordentlichen Einnahmen der Stadt.

Die Anleiheschulden der Stadt betrugen am 31. 3. 1906: ℳ 19 113 200,—.

Der Stand der Gesamtverschuldung hatte am Schlusse der Staudeschen Amtszeit die Höhe von ℳ 30 302 926,— erreicht. Ihr stand ein Vermögen von ℳ 39 759 690,— gegenüber (Reinvermögen somit ℳ 9 456 764). Auf den Kopf der Bevölkerung entfielen also ℳ 178,34 ein ungünstiges Verhältnis.

Und trotz dieser finanziellen Anstrengung fehlte doch der Zug ins Große. An der Solidität der städtischen Finanzgebarung ist natürlich nicht zu zweifeln. Aber wir vermerken doch eine Schonung der

Steuerkraft, die mit den wachsenden Ansprüchen nicht in Einklang zu bringen ist. Es ist gewiß, daß die für Halle so umwälzenden Jahre von 1870 bis 1906 an die gesamte städtische Finanzkraft doch nur Anforderungen stellten, denen diese ohne weiteres gewachsen war, denen sie aber möglichst auswich. Man hat diese Bedürfnisse im allgemeinen nur erfüllt, wenn sie dringend, aber indessen kostspieliger geworden waren, und dann meist auf zu sparsame Art. Der Umfang der finanziellen Leistungen jener Jahre für die städtische Bodenpolitik darf daher nicht darüber hinwegtäuschen, daß er das wirklich notwendige Ausmaß doch nicht erreicht hatte, denn wir wissen, daß fast alle die auf die großstädtische Weiterentwicklung gerichteten bodenpolitischen Maßnahmen, die die Haushalte noch wesentlich erhöht hätten, zum großen Teile noch unterlassen wurden.

F. Das bodenpolitische Gesamtbild

Es ist nun nicht mehr schwer, sich ein Gesamtbild von der städtischen Bodenpolitik der Jahre 1870—1905/06 zu machen. Wir haben auf fast allen Gebieten der bodenpolitischen Tätigkeit der Gemeinde feststellen müssen, daß sie ungenügend war. Selbst die so bevorzugten Schulbauten lassen mit Ausnahme der letzten Jahre hinsichtlich der Ausführung alle Großzügigkeit vermissen. Zwischen der Erfüllung der wachsenden kommunalen Aufgaben und den Leistungen der Stadtverwaltung entstand so ein immer größer werdendes Mißverhältnis. Jede Aktivität, jedes schnelle Anpassen fehlte, und damit unterblieb auch die notwendige Überbrückung der durch die wirtschaftliche Entwicklung entstandenen Gegensätze innerhalb der Hallischen Stadtbevölkerung. Bodenpolitik ist aber bestimmend für die großstädtische Entwicklung eines Gemeinwesens überhaupt. Ohne genügende Bodenpolitik bleiben die wichtigsten Zweige kommunaler Tätigkeit wie Wohnungspolitik, Siedlungspolitik, Verkehrspolitik etc., jede gesunde Bevölkerungspolitik überhaupt, ebenfalls ungenügend. Das hauptsächliche Versagen auf dem Gebiete der Wohnungspolitik beweist das deutlich. Die Stadt hatte versäumt, in jenen Gegenden möglichst viel Terrain zu erwerben, in denen die Stadterweiterung zu erwarten war. Die Straßenbahn, als ein Mittel zur Förderung gesunder Wohnungsverhältnisse und zur Erschließung neuen Geländes, befand sich ebenfalls nicht in den Händen der Stadt. Die Baulust privater und gemeinnütziger Wohnungsbauvereine konnte durch Zurverfügungstellung billigen Baulandes, evtl. im Erbbau, nicht genügend unterstützt werden. Man verzichtete auf das wertvolle Kampfmittel gegen die Grundstücksspekulation, das in einer zweckmäßigen Ausgestaltung der Grund- und Gebäudesteuern zu finden war und schuf nicht einmal genügende Bauordnungen gegen diese Plage. So boten am Ende der Staudeschen Amtszeit die bodenpolitischen Verhältnisse Halles ein düsteres Bild, und wir wissen, daß die Mehrheit der Stadtväter infolge ihrer Mentalität die Hauptschuld daran trägt. Staude hat zwar manches Beachtenswerte geleistet, doch erlahmte um 1900 sein Schaffenseifer erheblich. Das zunehmende Alter und die immer schwieriger sich gestaltende Zusammenarbeit mit dem Stadtparlament werden die Ursache sein. Staude hatte sich gegen die Stadtverordnetenversammlung nie recht durchsetzen können, und so war es möglich, daß um 1905/06 das Stadtparlament vollkommen dominierte. Schon dadurch ist jener Oberbürgermeister ebenfalls für die mangelhafte Ausgestaltung der Hallischen Bodenpolitik verantwortlich, aber das Versagen liegt auch darin, daß ihm der geniale Blick für die bodenpolitischen Gegebenheiten und Erfordernisse des von ihm geleiteten Gemeinwesens fehlte. Durchdrungen von einem erkannten Ziel, wäre

es ihm vielleicht öfter gelungen, die Stadtverordneten von der Notwendigkeit einer anderen Bodenpolitik zu überzeugen. Leider erschwerte ja die Gesetzgebung jener Zeit eine gleichmäßige Berücksichtigung der Interessen aller Bevölkerungsteile. Aber es fehlte im Hallischen Stadtparlament zu mindesten auch der gute Wille, die speziellen Großstadtaufgaben zu lösen. Weder das rapide bauliche Wachstum der Stadt noch die Eingemeindung von 1900 machten die städtischen Behörden darauf aufmerksam, daß eine neue Einstellung notwendig war. Aber man ahnte unter Staude nur, daß sich etwas Großes in der Hallischen Entwicklung abspielte und ließ sich von der Strömung treiben, anstatt sie zu beherrschen. Die ungeheuren Versäumnisse dieser Bodenpolitik zeigten sich in katastrophaler Weise erst am Ende der Staudeschen Amtszeit, als die natürlichen Wachstumsbestrebungen der Stadt und ihre Versuche, gesunde Lebensbedingungen zu sichern, durch den Mangel an genügendem eigenen Grundbesitz gehemmt wurden.

Eine spätere Zeit mußte unter großen finanziellen Opfern wieder gutmachen, was hier unterlassen wurde. So kann man mit Fug und Recht die Bodenpolitik der Jahre 1870 bis zum Frühjahr 1906 als eine Politik der Versäumnisse bezeichnen.

Teil II

A. Die Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung Halles von 1906 bis 1933

Um 1900 hatte die Entwicklung der Hallischen Wirtschaft einen Zustand erreicht, in dem alles im Werden war. Die Stadt war im Begriff, sich eine führende Stellung im mitteldeutschen Wirtschaftsraum zu schaffen, nicht ohne dabei die Eifersucht von Nachbarstädten zu erregen. Die wirtschaftliche Weiterentwicklung verlief auf allen für Halle typischen Gebieten organisch in den schon geschilderten Linien. Halle war immer mehr nicht nur der Mittelpunkt einer sich ständig höher entwickelnden Industrie, sondern auch einer hervorragend ausgebildeten Landwirtschaft geworden. Mit dem sich entfaltenden Bedürfnis nach künstlichen Düngemitteln entwickelte sich im Hallischen Wirtschaftsgebiet neu die Kaliindustrie. Und was für Halle besonders wichtig ist, der Braunkohlenbergbau mit all seinen technisch und wirtschaftlich abhängigen Industrien, begann sich seit 1900 ebenfalls rasch zu entfalten. — Demzufolge konnte auch das Bankgewerbe an Umfang bedeutend zunehmen; mehrere neue Banken ließen sich nieder.

Vor dem Kriege hatte die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt bereits eine feste Basis erreicht. Der Krieg und sein unglücklicher Ausgang trugen dazu bei, daß auch auf unserem Wirtschaftsgebiet die einheimischen Kraftquellen besonders erschlossen werden mußten und konnten. Seit dem Kriegsschluß errang die Stadt mit ihren benachbarten Braunkohlenfeldern immer mehr die Stellung eines mitteldeutschen Industrie-, Handels- und Gewerbezentrums, welches durch seine günstige Lage an der Saale und Unstrut und im Verkehrsnetz der Eisenbahn besonders bevorzugt war. Die zunehmende Ausnutzung der Braunkohle zur Gewinnung elektrischer Energie, die die weitgehende Mechanisierung der Gewerbezweige schon vor dem Kriege nach sich zog, die auf ihre Grundlage sich riesig entfaltende chemische Industrie, verstärkten die wirtschaftlichen Möglichkeiten der Stadt in ungeahnter Weise. Auf dem Gebiete des Luftverkehrs wurde Halle führend in Mitteldeutschland. Auch als Schulstadt bewahrte Halle seinen Namen. Die gewerblichen Anlagen und Fabriken und Handelsniederlassungen stiegen unaufhaltsam an Zahl; in der Bevölkerung nahm die Arbeiterschaft entsprechend zu. Die Innenstadt wurde immer mehr Geschäfts- und Verkehrsstadt. In dieser Zeit der intensiven Wirtschaftsentwicklung aber ereignete sich schon 1926 der Zusammenbruch der „Stadtbank" infolge unverantwortlicher Kreditgebahrung

des Leiters, zum Schaden der kommunalpolitischen Entwicklung der Stadt. — Die Wirtschaftskrise, welcher Deutschland zum Schluß unserer Periode anheimfiel, bedeutete aber auch für Halles Wirtschaft eine schwere Belastungsprobe. Lange Zeit hindurch bewies diese eine große Widerstandskraft. Bis 1929 waren Arbeitslosigkeit und Zahl der Wohlfahrtserwerbslosen verhältnismäßig gering. Erst seit Ende 1929 trat dann eine starke Steigerung ein und nun in einem Ausmaße, das über die durchschnittliche Entwicklung hinausging. Die Wirtschaftsschrumpfung mußte sich in einem so großen Industrieorte, wie Halle es geworden war, ja besonders bemerkbar machen.

1931 erreichte die durchschnittliche Zahl der unterstützten Vollerwerbslosen der Stadt die Höhe von 13 552 und stieg weiter auf 21 167 (Wohlfahrts-Erwerbslose: 13 496 = 63,8 %) bis zum Ende des Kalenderjahres 1932.

Die Bevölkerungsentwicklung entsprach der des Hallischen Wirtschaftsgebietes. Folgende Tabelle gibt über die mittlere Bevölkerungszahl der Jahre 1906—1932 Auskunft:

1906	rd.	172 100	Einwohner
1910	„	179 100	„
1913	„	190 000	„
1914	„	187 000	„
1918	„	171 700	„
1919	„	191 100	„
1923	„	195 200	„
1928	„	200 700	„
1931	„	203 200	„
1932	„	202 600	„

Wir vermerken ein stetes Anwachsen bis zum Kriege und bis zum Ende desselben ein durch ihn bedingtes Sinken der Einwohnerzahl; dann setzte 1919 wieder, trotz der Inflation, die unaufhaltsame Aufwärtsentwicklung ein, die erst im schlimmsten Krisenjahr 1932 unterbrochen wurde.

B. Die Träger der städtischen Politik

a) Von 1906—1919

Als Geheimrat Staude sich am 1. 5. 1905 wegen seines hohen Alters in den Ruhestand trat, ahnte die Stadtverordnetenversammlung noch nicht, welch grundsätzlicher Wechsel am 1. 4. 1906 mit dem neuen Leiter der Stadtgeschäfte eintreten sollte. Unter den zur engeren Wahl stehenden Bewerbern: der Hallesche Stadtrat Walger, Oberbürgermeister Contag, Nordhausen, und besoldeter Stadtrat und früherer Rechtsanwalt Dr. Richard Rive aus Breslau, geboren am 26. 12. 1864 zu Neapel, wählte sie letzteren, dem der Ruf eines guten Verwaltungsbeamten vorausging. In Breslau war er Dezernent der städtischen Güter und Forsten gewesen.

Auch die Stadtverordnetenversammlung war im November 1905 neu gewählt worden, doch in ihr vollzog sich erst nach langen Jahren eine Wandlung zum Besseren. — Rive hatte sogleich den falschen, rückständigen Aufbau der städtischen Verwaltung erkannt. Es gab zwar Deputationen, aber für erhebliche Zweige der Verwaltung fehlten sie. An ihrer Stelle waren jene Kuratorien vorhanden, die von Fall zu Fall sogleich für alle möglichen Zwecke ernannt waren. Anstelle von Ausschüssen regierten die bei den Stadtverordneten beliebten, aber überlasteten Kommissionen. Überall waren unklare Abgrenzungen und eine klare Zurückdrängung des Magistrats zu bemerken. Noch immer waren die Magistratsbeschlüsse schon vor der Vorlegung einzelnen Stadtverordneten bekannt und hatten ihre Kreise gezogen. — Rive unternahm es nun bald, diese Verwaltungsverhältnisse zu ändern.

Am 4. 9. 1906 verlangte eine Magistratsvorlage die Möglichkeit der Dezentralisation durch die Schaffung einer Stadtbaudeputation. Die Vorlage grenzte die Befugnisse der beiden städtischen Körperschaften scharf ab, was nicht so deutlich gemacht war, und wies auf die zeitliche und finanzielle Verschwendung hin, die die abgelehnten Magistratsvorschläge bisher verursacht hatten. — Die taktisch klug gehaltene Vorlage wurde am 1. 10. 1906 schon angenommen.

So war der Anfang mit den Deputationen gemacht. Auch die Kommissionen verschwanden, um zusammengesetzten Ausschüssen Platz zu machen; so vermerken wir am 29. 10. 1906 u. a. den Grundeigentums-, den Bau- und Finanzausschuß. Schon im Juli 1906 hatte Rive den Ausbau des Beamtenapparates unter Vorsehung verschiedener neuer Spezialbeamten und einer Beamtenneubesoldung vorgeschlagen, die schließlich am 1. 4. 1907 angenommen wurde. So konnten endlich auch Bauinspektoren zur Anstellung kommen.

Allen diesen Bestrebungen des neuen Stadtoberhauptes (am 24. 2. 1908 wurde ihm der Titel Oberbürgermeister vom preußischen König verliehen) setzten die Stadtverordneten und besonders die Freitagspartei von 1906—1912, teilweise aus Prinzip, immer wieder den heftigsten Widerstand entgegen. Jede kommunalpolitische Aktion wurde schon vor ihrem Entstehen mit allen möglichen und unmöglichen Mitteln in der Öffentlichkeit und den städtischen Gremien bekämpft. Dieser aufreibende Streit fand 1912 in einem Kompetenzkonflikt seinen Höhepunkt. Von da an aber hatte Rive sich durchgesetzt. Die grundsätzliche Opposition war vorüber und war im allgemeinen sachlichen und gemeinnützigen Erwägungen gewichen.

Die Ursache lag in der Neuwahl zur Stadtverordnetenversammlung. In gemeinsamer Sorge vor den Sozialdemokraten hatten der Hallesche Bürgerverein und der allgemeine Bürgerverein für städtische Interessen ein Wahlabkommen geschlossen, das ihnen auch zum knappen Sieg vor diesen verhalf und für die städtische Politik von günstigen Folgen blieb. In der zweiten Abteilung unterlagen die Bürgervereinler knapp gegen den Haus- und Grundbesitzerverein; in der ersten Abteilung setzten sich Stadtverordnete mit loyaler Gesinnung durch. Die bisherige Macht der Gegner aus der zweiten Abteilung war somit gebrochen. So konnte es geschehen, daß die Mehrheit der Stadtverordnetenversammlung von nun an selbst kostspielige Vorhaben Rives mit Verständnis und Großzügigkeit behandelte und durchführen ließ. Rive konnte es unternehmen, einen Gesamtarbeitsplan für die künftigen 20 Jahre zu entwerfen und seine Ausführung zu beginnen. Im großen und ganzen warf aber der Krieg die städtische Entwicklung und damit auch dieses Planen um Jahre zurück. So war Halle nur eine glückliche kurze Friedenszeit gegönnt, in der die städtischen Behörden verständnisvoll zusammenarbeiteten.

Die Stadtverordnetenwahlen vom November 1915 änderten an der Haltung der Stadtverordneten nichts. Das zeigt nichts deutlicher als die fast einstimmige Wiederwahl Rives am 21. 5. 1917 für weitere 12 Jahre (30 von 31 Stimmen; 8 ungültige).

Dann kam der Zusammenbruch unseres Vaterlandes. Seine Auswirkungen erschütterten auch das kommunale Leben Halles. Die roten Machthaber verfügten, wie überall, auch für Halle die Auflösung des bisherigen Stadtparlaments. Sie erfolgte nach der letzten Sitzung vom 24. 2. 1919, in welcher noch wertvolle Beschlüsse gefaßt wurden: Begebung einer neuen Anleihe von 42 Millionen, Gewährung von Zuschüssen zur Schaffung von Kleinwohnungen usw.

b) Von 1919—1933

Nachdem durch die Regierungsverordnung vom 24. 1. 1919 die bisher nach dem Dreiklassenwahlrecht gewählte Stadtverordnetenversammlung aufgelöst worden war, fanden am 2. 3. 1919 erstmals Neuwahlen für dieses Gremium nach den Grundsätzen der Verhältniswahl statt. Die daraufhin zusammengekommene Stadtverordnetenversammlung hielt jedoch nur zwei Sitzungen ab und wurde,

da Unruhen die Wahl beeinflußt hatten, diese am 27. 4. 1919 wiederholt. 33 Bürgerliche und 33 Linksgerichtete bildeten nunmehr das Stadtparlament. In diesem entstand in den folgenden Jahren die kommunistische Fraktion, und 1922 kam es zu einer teilweisen Vereinigung der Mehrheitssozialisten und der „Unabhängigen", so daß diese von 1919—1922 von 27 Sitzen nur zwei behielten, während die Zahl der Sozialdemokraten auf 19 stieg. Die Kommunisten waren 1921 durch 10 und 1922 durch 12 Stadtverordnete vertreten. Am 4. 5. 1924 erfolgte auf Grund der Wahlordnung zu den Gemeindevertretungen v. 13. 2. 1924 die Neuwahl der Stadtverordneten. Das Ergebnis brachte den bürgerlichen Parteien (besonders Vaterländischer Ordnungsblock) die Mehrheit. — Im November 1929 fanden wieder Neuwahlen statt. Erstmals waren in der Stadtverordnetenversammlung auch drei Nationalsozialisten vertreten. Die 29 Sitze der „Bürgerlichen Arbeitsgemeinschaft" umfaßten noch die Hälfte der Mandate. — Durch die nationale Erhebung wurde die Stadtverordnetenversammlung in der bestehenden Form abgeschafft und damit ein Stück ruhmloser parlamentarischer Kommunalgeschichte erledigt.

Mit der gezeichneten Entwicklung war die Verwaltung der Stadtgemeinde auf eine völlig andere Grundlage gestellt worden. Der Nachteil des Dreiklassenwahlrechts war, daß es die Höhe des Einkommens ausschlaggebend sein ließ, so daß die immer breiter werdende Schicht (gemäß der Einkommenspyramide) in demselben Verhältnis immer einflußloser wurde. So war die Arbeiterschaft zwar vor dem Krieg und in demselben schon in der Stadtverordnetenversammlung — als politisches Element — vertreten, aber doch ohne großen Einfluß. Die bürgerlichen Parteien hatten sich schon vor dem Krieg in ihrem Kampf gegen die Sozialdemokraten zusammengefunden. In den Stadtverordnetenversammlungen der Vorrevolutionszeit überwog das ständische Interesse. Die Stadtverordneten gingen in ihrer Kritikbereitschaft für die Maßnahmen der Stadtleiter aber im allgemeinen doch von sachlichen Erwägungen, besonders der Kostenfrage, aus, ohne dabei allerdings Ruhm zu ernten. Von nun an aber erhielt die Politik der Stadtverordnetenversammlung einen unsachlichen Zug. Alle städtischen Maßnahmen wurden daraufhin geprüft, ob sie für die jeweils vertretene politische Richtung tragbar waren. Alle Schwächen des parlamentarischen Systems zeigten sich somit auch innerhalb der Hallesche Stadtverordnetenversammlung. — Unter diesen Umständen mußte es für den Leiter der Stadtgeschäfte ungeheuer schwierig sein, eine planmäßige Politik zur gedeihlichen Weiterentwicklung des Gemeinwesens durchzuführen. Diese Tatsache hat auch die Erfolge der gesamten Kommunalpolitik jener Jahre ungünstig beeinflußt. Es war ein großer Vorteil für Halle und bedeutete zugleich eine Anerkennung der Riveschen bisherigen Tätigkeit, daß es gelang, seine hervorragende fachliche Kraft auch nach der Revolution von 1918 und in den folgenden Jahren des Niedergangs trotz aller roten Gegnerschaft für die Stadt zu erhalten. — Der 31. 3. 1933 beendete dann die Rivesche Amtstätigkeit, die ihm viele Sorgen und Mühen, der Stadt aber größten Nutzen gebracht hatte.

In dieser Nachkriegszeit stand die allgemeine Wohlfahrtspflege mit allen ihren Zweigen, bald überall als vorbildlich anerkannt, im Vordergrund der Halleschen Kommunalpolitik. Damit mußte aber auch der Bodenpolitik, ohne die jene gar nicht möglich ist, eine entscheidende Bedeutung zukommen.

C. Stadterweiterung und Stadterneuerung

1. Die städtische Grundeigentumspolitik

a) α) Von 1906—1912

Einem Kommunalpolitiker, der die Bedeutung des stadteigenen Grundeigentums als Ausgangspunkt aller Bodenpolitik erkannt hat, mußte es sofort auffallen, daß Halle mit solchem in viel zu geringem Ausmaße versehen war. Wenn Rive also eine tatkräftige Bodenpolitik durchführen wollte, so mußte er die schmale Basis des städtischen Grundbesitzes unter Ausnützung jeder Erwerbsgelegenheit schnell und weit zu verbreitern suchen. Der neue Oberbürgermeister war sich dieser Aufgabe vom ersten Tage an bewußt, und seine Bestrebungen zielten sofort in der angegebenen Richtung. Es handelte sich besonders um die Sicherung der künftigen Stadterweiterungsgebiete als Grundlage der städtischen Wohnungspolitik, des Anlagenwesens, sodann um die Frage der Stadtsanierung, wie um die Erfüllung neu auftretender kommunaler Bedürfnisse. Doch war es bis auf weiteres unmöglich, die Stadtverordneten zu systematischen Landkäufen zu bewegen. Sie gedachten, sich eher zu einer Reform des Grundsteuerwesens bringen zu lassen, da hierfür in anderen Städten schon günstige Ergebnisse vorlagen, als zu einer wegen der Halleschen Grundstücksmarktverhältnisse besonders notwendigen Bodenvorratspolitik. Die Grundeigentumspolitik blieb bis fast zum Kriege der stete Anlaß zu Streitigkeiten zwischen den städtischen Behörden.

Immerhin gelangen einige Grundstückserwerbungen. Wie früher besprochen, ging nach langem Kampfe am 6. 6. 1906 durch Vertrag vom 9./18. 5. 1906 der frühere Amtsgarten mit der Ruine Giebichenstein und Zubehör endlich in das städtische Eigentum über; die Fläche betrug 4,76,98 ha, die Wege, Gräben und Uferstücke 0,29,70 ha, der Preis ℳ 135 000,—. Weitere große Würfe gelangen. Am 25. 3. 1907 vermerken wir die endliche Erwerbung der malerischen Felsen von Cröllwitz (2, 76, 30 ha) und der Talwiese am Fuße derselben (2, 13, 78 ha) für ℳ 70 000,—. Hier hatte der Verschönerungsverein verdienstvolle Arbeit geleistet, und nun konnte hier die städtische Fürsorge in umfassender Weise einsetzen. Es geschah dies auch durch die Schaffung von Wegen und den bald darauf beginnenden Ausbau der Talstraße, die zugleich einen wichtigen Zugang zur Heide bildete. In der dortigen Gegend hätten die Klausberge und auch die Ziegelwiese schon 1901 unter günstigen Bedingungen, für ℳ 275 000,—, vom Domänenfiskus erworben werden können. Die Notwendigkeit der Erwerbung infolge des Kanalbaues zwang nun 1912 die Stadtverordnetenversammlung, die Summe von ℳ 607 000,— für das

Klausberggelände und den nördlichen Teil der Ziegelwiese (12,05, 76 ha) und für den in Lettiner Gemarkung liegenden Tafelwerder, welcher die Kläranlage aufnehmen sollte, aufzuwenden.

Das 1911/12 als Geschenk erhaltene Grundstück Burgstraße 45 wurde zu Schul- und Horträumen eingerichtet. — Im Anschluß an die 1904 erfolgten Erwerbungen (10 und 5,86 ha) für den geplanten Nordfriedhof (Gertraudenfriedhof) kaufte die Stadt 1911 3,86 ha (Lippert), 7,3 ha (Nagel) und 1912 6 ha (Schoch) und kleinere Stücke. 1916 kamen noch 11 ha (v. Bagenski) hinzu, sodaß für den genannten Zweck im ganzen 49 ha, auch für spätere Ausdehnungen, zur Verfügung standen. — Ein besonderes Verdienst hatte sich Rive aber schon 1909 durch die Erwerbung des Reilsberges, dieses landschaftlichen Schmuckstückes an der Saale, erworben. Hier war 1901 durch gemeinnützig denkende Einwohner eine Aktiengesellschaft Zoologischer Garten gegründet worden, welcher der wirtschaftliche Erfolg versagt blieb, so daß sie sich zwecks Verkauf an die Stadt wenden mußte. Da der Reilsberg eine weitere begrüßenswerte Ergänzung des städtischen Geländes an der Saale bildete, vom städtebaulichen Gesichtspunkte aus der Kauf unumgänglich war, konnten auch die Stadtverordneten ihre Zustimmung nicht verweigern, so daß der Erwerb des Zoologischen Gartens mit dem Bad Wittekind (9,07,65 ha) für ℳ 1 200 000,— zustande kam.

Die weiteren Erwerbungen bis zu dem kritischen Jahre 1912/13 sind zwar nicht so augenfällig, aber doch von großer Bedeutung. Schon hier seien die vergeblichen Verhandlungen der Stadt mit dem preußischen Fiskus wegen des Erwerbs der Dölauer Heide erwähnt, auf die wir später zurückkommen werden. Zu den weiteren Käufen gehören vor allem die Grundstückserwerbungen zum Zwecke der Altstadtsanierung in der Geiststraße, Fleischerstraße und besonders Große Ulrichstraße, sowie in der Taubenstraße, Steg und Mauerstraße, desgleichen für Hochbauzwecke; sie sollen an gegebener Stelle besprochen werden. Das Jahr 1911/12 sah die Erwerbung von Feldstraße 2, 4—9 für ℳ 202 500,— zwecks Geländesaustausches mit dem Unternehmer Kuhnt und zum Ziele der Einziehung der berüchtigten Feldstraße und Schaffung von Baustellen in der Kleiststraße. — Die weitere Erschließung des Trödelviertels wurde durch die Erwerbungen von einigen Grundstücken in der Zapfenstraße und der Steinbockgasse vorbereitet.

Unter den in Anbetracht der künftigen Stadterweiterung erworbenen Grundstücken ragen 1907 08 die nicht billigen Riedelschen Ackerpläne (34,15,75 ha) am Röpziger Wege, die später für die Gründung der Gartenstadt Gesundbrunnen sich als wichtig erwiesen, hervor. Das Jahr 1911 brachte den Erwerb von 2,40,75 ha vom Hospitalplan 31 zwischen Liebenauer und Südstraße (an der Tansteinstraße) für Kinderspielplatz, Straßenzug und Bauland zum Preise von ℳ 216 675,—. Die Sachseschen Äcker (9,93 ha) an der Merseburger Straße und zwei Äcker in Nietlebener Flur (0,51,10 ha und 2,00,90 ha), die nach dem Kauf zur Abrundung des Gutes Gimritz dienten, folgten. — In Wörmlitzer Flur gelang es, die Wolkeschen Äcker (19,06,84 ha) für

M 82 159,18 und andere, in der Gemarkung Passendorf und Angersdorf, in die Hand zu bekommen. — Für die Schulerweiterung an der Neuen Promenade erwarb die Stadt die Grundstücke Große Brauhausstraße 4, Neue Promenade 12 und Bauhof 5 für M 165 000,—.

Die Abgaben an städtischem Grund und Boden waren in diesen Jahren der städtischen Grundeigentumspolitik angepaßt. Es kam grundsätzlich nur die Zurverfügungstellung baureifen Landes für Bauzwecke in Frage. Systematisch wurden aus dem Giebichensteiner Pfarracker, dem ehemaligen Hänertschen Ackerplan am Hasenberge, aus dem Gelände an der Barbarastraße und aus andern Grundstücken Bauland an Private und Siedlungsgesellschaften verkauft. Diese Abgaben setzten in stärkerem Maße von 1910 an ein. Es waren:

1910/11	20	Baustellen für	M 610 824,—
1911/12	19	Baustellen für	M 327 103,50
1912/13	6	Baustellen für	M 144 193,—

Besonders bemerkenswert ist die unentgeltliche Zurverfügungstellung einer 3981 qm großen Baustelle am Wettiner Platz (ehemaliger Giebichensteiner Pfarracker) für das 1911/14 erbaute stattliche Provinzialmuseum (Landesanstalt für Volkheitskunde).

β) Von 1913 bis 1919

In den nun folgenden Jahren nahmen die Grundstückserwerbungen der Stadtgemeinde ein außerordentliches Ausmaß an. Das endlich größer gewordene Verständnis innerhalb der städtischen Kollegien wirkte sich sofort in diesem günstigen Sinne aus. Selbst der Krieg, sonst auf allen Gebieten hemmend, konnte die zielsichere städtische Betätigung auf dem Gebiete der Grundeigentumspolitik nicht beschränken. Im Gegenteil. Die Stadtgemeinde konzentrierte ihre Kraft besonders in dieser Richtung, ihren künftigen, die städtische Struktur umwälzenden Aktionen damit die nötige Grundlage gebend. Was Rive in diesen Jahren erreichte und in geheimen Verhandlungen vorbereitete, kann nicht genug anerkannt werden. Ging doch der Kampf schon um die Heide und die Brandberge, bis der Krieg hier eine zeitweilige Stockung verursachte.

Aber auch das Erreichte war revolutionierend. Dicht aufeinander folgten großartige Erwerbungen. Zu den im Vorjahre gelungenen Ankäufen kamen 1913/14 noch umfassendere im Schülershof/Trödelviertel zur weiteren Aufschließung desselben. 1914 mußten die Belange der Wasserwerke berücksichtigt werden, welche in ihrem eigenen Wassergewinnungsgebiete in der Aue, zwischen Elster und Saale, keine Bohrungen mehr vornehmen konnten, ohne die Ergiebigkeit der vorhandenen Brunnen zu gefährden. Die Sorge um die ausreichende Wasserversorgung der Stadt ruhte in jenen Jahren also — wie auch später — nicht und führte zu anhaltenden Erwerbungen zwecks Abrundung und Vergrößerung des Wassergewinnungsgebiets und des Rittergutes Beesen. Besonders ragen hier die folgenden Erwerbungen des Jahres 1917 hervor: in den Gemarkungen Ammen-

dorf, Beesen, Planena 31, 27, 02 ha von Elste für M 163 000,—; in Gemarkung Burg in der Aue 7, 45, 50 ha für M 55 000,— und in der Beesener Aue etc. unter erheblichen Schwierigkeiten wegen des Preises 33, 92, 81 ha für M 130 000,—, wobei das Schaaf'sche Ziegeleigrundstück in Planena — bisher störend im Wassergewinnungsgebiet liegend — enthalten war.

In glücklicher Verbindung mit den A. Riebeck'schen Montanwerken konnten ohne gegenseitige Preistreiberei im April 1914 vom ehemal. Rittergut Radewell/Osendorf (Nette) 59, 21, 20 ha und 25, 20, 43 ha für insgesamt M 317 500,— erworben werden. — Ein Grundstück von 8, 07, 80 ha in gleicher Flur (Rudloff) kam ebenfalls für M 24 800,— in städtischen Besitz.

Im Saaletale lag noch immer im fremden Eigentum der romantische Bergschenkenfelsen (2, 51, 45 ha). Lagen erst rein ideelle Gründe vor, diesen schönen Aussichtspunkt zu erwerben, so zwang doch bald auch das städtebauliche Interesse dazu, denn es bestand die Gefahr, daß durch private Bauten auf dem bebauungsfähigen Teile des Grundstücks das landschaftliche Bild ungemein gestört werden konnte. So ging 1915 — nachdem man den 1913 geforderten Preis von M 400 000,— auf M 310 000,— herabgedrückt hatte — das Grundstück in städtischen Besitz über, womit die Stadt in wenigen Jahren ihren Grundbesitz im Saaletale fast vervollständigte und dessen Schönheit endgültig sicherte.

Von der weitestgehenden Bedeutung für die städtische Bodenpolitik war jedoch die Erwerbung des Gutes Seeben mit dem früheren Christel'schen Gut und mit Ländereien in den Gemarkungen Trotha, Giebichenstein, Seeben und Franzig-Mark in Größe von 641, 23, 37 ha von den Bagenskischen Erben für 4 130 000,— M, sowie der Unterburg Giebichenstein (1, 83, 88 ha), Seebener Straße 1 b, für M 320 000,—. Von Bagenski hatte 1904 für Trotha, Seeben und einige Ländereien nur M 1 855 000,—, für die Unterburg M 110 000,— gezahlt. Wir wissen, daß von Bagenski der Stadt 1905 wegen der Unterburg Giebichenstein das Nachsehen gab und jene in den Mittelpunkt seiner Güter in Seeben und Trotha stellte. Gern hätte er auch die Ruine selbst in sein Eigentum gebracht; ebenso sehr begehrte aber die neue Stadtverwaltung das entgangene Objekt. Als der Generalmajor im Dezember 1915 starb, bot sich endlich die Gelegenheit, die Unterburg und das Gut Seeben zu erwerben. Die Teile dieses Besitzes lagen im Norden unserer Stadt als ein alle Pläne der Stadterweiterung hinderndes weites Gebiet. Ein noch laufender Prozeß wegen Zahlung der für den Militärflugplatz am „Posthorn" enteigneten Ackerstücke von Gut Seeben brachte der Stadtverwaltung Kenntnis von einer Klausel des Testaments, nach der den Söhnen auf 30 Jahre verboten war, das Gut Seeben zu veräußern. Ein Landinteressent ließ sich von dieser Bestimmung zum Glück abschrecken, während die Stadt mit dem Geschäftsführer des Verstorbenen in Verbindung trat. Da dieser — wie auch der Testamentsvollstrecker — die Veräußerung als im Interesse der Erben liegend ansah, war ein formelles Hindernis nicht mehr gegeben. Man verhandelte zunächst

wegen der für die Stadt am dringlichsten benötigten Ländereien in Größe von 177 ha, für welche die Erben einschließlich der Unterburg M 3 400 000,— verlangten, schließlich aber wegen des Gesamtkomplexes. Eine städtische Anfrage wurde dahingehend beantwortet, daß das Gut Seeben, die Unterburg und das Christel'sche Gut ganz oder zum Teil abgegeben werden würden. Diese Bereitwilligkeit ermöglichte bald den Vertrag vom 14. 12. 1916, nach welchem der Kauf zu dem genannten Preise zustande kam. Er war nicht nur zur Sicherung der natürlichen baulichen Ausdehnung nötig. Es waren auch die damaligen Hafenbaupläne im Zusammenhang mit dem Mittellandkanalbau von dem Erwerb der Ländereien abhängig, da nur noch das Gebiet an der Saale und Brachwitzer Straße in Frage kam. Wäre der Kauf nicht zustande gekommen, so hätten für diese Zwecke wie für die des Militärflugplatzes größere Flächen enteignet werden müssen; es hätten sich auch Schwierigkeiten bei der Erweiterung des neuen Gertraudenfriedhofes ergeben und die gleichzeitig erworbene Grube „Vereinigte Karl Ernst" in Halle-Trotha hätte Entschädigungszahlungen an das Gut leisten müssen. Mit dem Erwerb aber waren alle diese Schwierigkeiten, welche große Opfer gefordert hätten, beseitigt und zugleich wertvolle und weite bebauungsfähige Geländestücke, für die sich die Grundstücksspekulation schon interessierte, fest in städtischer Hand. Zwar nahm die Stadt schwere Lasten auf sich, aber es ist sehr anerkennenswert, und es zeigt auch die veränderte Haltung der Stadtverordnetenversammlung, daß sie bereit war, dieselben zu tragen und für die Sünden der Vergangenheit aufzukommen. Durch die Inflation ermäßigte sich die tatsächliche Zahlung auf M 2 536 000,—. Wegen der Unterburg hatte die Stadt das vertragliche Recht erworben, erst mit der Überleitung in ihren Besitz, im April 1921, den Kaufpreis zu entrichten.

Einen großen Umfang nahmen auch die Grundstückskäufe im nordöstlichen Erweiterungsgebiet der Stadt, als Vorbedingung für die Niederlassung der 14. Fliegerabteilung in Halle, an, die leider durch den unglücklichen Kriegsausgang zunächst ihre eigentliche Bedeutung verloren. Sie kamen unter erheblichen Kosten, auch für den Ausbau, zustande, erhielten aber in Verbindung mit dem Erwerb der Gewerkschaft „Vereinigte Karl Ernst" noch eine außerordentliche Note. 1916/17 wurden ca. 41 ha für rd. M 307 600,— erworben, denen Ergänzungskäufe, auch für Wegeanlagen, folgten. Ein großer Teil des Flugplatzgeländes erstreckte sich nun über einem von der Grube „Vereinigte Karl Ernst" gemuteten Kohlengebiet, von dessen bergbaulichen Ausnutzung die wirtschaftliche Zukunft der Gewerkschaft abhängig war. So kam ein Einspruch des Oberbergamts beim Kriegsministerium zustande, in welchem die planmäßige Beseitigung der Tagesanlagen auf dem Flugplatzgelände gemäß dem fortschreitenden Kohlenabbau verlangt wurde. Da aber die Stadt zweifellos ein öffentliches Interesse bei der Flugplatzanlegung vorweisen konnte, mußte das Mutungsrecht der Grube vorläufig zurückgedrängt bleiben. Dieser Zustand war aber auch für die Stadt auf die Dauer untragbar. Die Stadt dachte daher ernstlich an die Erwerbung jener Grube,

da der Betrieb auch ohne das Flugplatzgelände westlich und nördlich davon noch 15 Jahre lang fortgeführt werden konnte, weil noch 12 736 000 hl zum Abbau in Frage kamen. Das Verkaufsangebot der Grube vom 15. 4. 1916 wurde daher angenommen, so daß die Anlage im gleichen Jahre für 200 000 Mark erworben wurde. Die ansteigenden Kohlenpreise erleichterten den Entschluß ebenfalls. Die Grube bildete mit dem am 27. 1. 1920 erworbenen, benachbarten Bergwerksbesitz der Halleschen Kohlenwerk G. m. b. H., in dessen Mittelpunkt das Braunkohlenbergwerk „Kons. Frohe Zukunft" stand, eine städtische Kohlenbasis, auf welcher gesichert ein neues großes Elektrizitätswerk geschaffen werden konnte.

Neben all diesen großen Erwerbungen erscheinen die übrigen als klein. Und doch waren sie alle zum Teil auch recht kostspielig und für ihren Zweck sehr wichtig; seien es solche von Bauland in allen Stadterweiterungsgebieten, seien es Abrundungskäufe für städtische Ländereien oder für städtische Betriebe, wie auch Häuser und Landkäufe zum Zwecke der Straßenregulierung usf. Erwähnen wir jetzt nur noch die 1914—1916 gekauften drei Ackerstücke am Heideweg für die künftige Straße, 1914 den Erwerb von Weingärten 11 in Ergänzung des 1874 gekauften Wergeschen Gartens und Fährstraße 11 a (für M 16 000,—) und 12 (für M 50 000,—). — 1918 wurde am Kirchtor 5 für 140 000 Mark gekauft, in welchem sich die Wohnung des Oberbürgermeisters befand. — Zur Abrundung des städtischen Geländes auf den Pulverweiden, welche damit — außer der Ziegelei — städtisch wurden, kaufte die Stadt 1918 das Florabad (0,52,80 ha) für M 49 000,— und „Die goldene Egge", deren Gelände für Zwecke der Jugendpflege Verwendung fanden. — An unbebautem Gelände ist der Kauf von 5,36,52 ha Acker an der Merseburger Straße für M 226 512,80 zur Einbeziehung in die Siedlungsfläche und der von 10,03,90 ha an der Dessauer Straße für M 40 000,— hervorstechend.

Hinsichtlich der Veräußerung städtischen Bodens war die städtische Verwaltung gemäß ihrem Streben nach Grundeigentumsvermehrung wieder nur dort zugänglich, wo sie den Wohnungsbau fördern konnte oder wo die öffentlichen Belange nicht gestört wurden. An Baustellen wurden abgegeben:

1913/14	3 an der Nord-, Wörth- und Dölauer Straße für Summa M 12 010,50,
1914/15	8 an der Zeppelin-, Kaiser-, Staude- und Gutjahrstraße für M 139 688,50,
1915/16	7 an der Barbarastraße, darunter 3 an den Halleschen Bauverein, für Summa M 51 109,—,
1916/17	Acker im Weinberg 2 für M 3 616,—,
1917/18	die Baustellen 1, 2, 23 an der Barbarastraße für M 57 440,—,
1918/19	1 an der Kaiserstraße für M 31 042,—.

Wir haben damit die städtische Grundeigentumspolitik dieser Jahre in ihren Hauptzügen dargestellt. Sie findet ihren zahlenmäßigen Ausdruck in folgenden Tabellen:

Veränderungen des städtischen Grundbesitzes seit 1912

Im Berichtsjahr	Erwerbungen	Veräußerungen	Veränderung
1912/13	73,87,36 ha	2,19,71 ha	+ 71,67,65 ha
1913/14	9,98,41 „	0,11,56 „	+ 9,87,85 „
1914/15	108,15,22 „	2,59,57 „	+ 105,55,65 „
1915/16	2,53,97 „	0,36,53 „	+ 2,17,44 „
1916/17	808,60,42 „	0,11,66 „	+ 808,48,76 „
1917/18	75,92,41 „	0,22,47 „	+ 75,69,94 „
1918/19	19,14,26 „	1,03,02 „	+ 18,11,34 „

Ende März 1913 umfaßte der städtische Grundbesitz 1392,08,02 ha; innerhalb der Stadt lagen 677,87,19, d. s. 16,74 % des gesamten städtischen Gebiets. Über den Umfang des städtischen Grundeigentums in den folgenden Jahren bis 1919 gibt nachstehende Tabelle Auskunft:

Berichtsjahr	Städtischer Grundbesitz in ha	davon innerhalb der Stadt liegend	im Stadtgebiet von Summa in ha	in % des ges. Stadtgebietes
1912/13	1392,08.02	677,87,19	4 049	16,74
1913/14	1397,89,83	675,59.02	4 049	16.89
1914/15	1503,45,48	686,42,72	4 049	16,95
1915/16	1505,62,92	688,60,16	4 049	17,01
1916/17	2314,11,68	1074,51,46	4 049	26,54
1917/18	2389,81,62	1077,21,77	4 049	26,60
1918/19	2406.23,01	1095,62,39	4 049	27,05

In diesem Zusammenhang ist auf das erst 1919 bei der Stadtverwaltung eingerichtete „Lagerbuch" hinzuweisen, welches über alle im städtischen Eigentum befindlichen Grundstücke erschöpfend Auskunft gibt.

Der gesamte städtische Grundbesitz nahm also vom Ende März 1906 bis Ende März 1919 von 1135,70,00 ha, besonders in den Jahren 1912—1919, in einem solchen Tempo zu, daß er sich weit mehr als verdoppelte. Und es waren nicht vage Erwerbungen, sondern sie hatten alle ein Ziel, nämlich die Garantierung vor allem einer kontinuierlichen und für die Zukunft nach dem Krieg als besonders ausgedehnt zu erwartenden Bodenpolitik, die unter einem klaren Plan die Sicherung der natürlichen Lebensbedingungen der Bevölkerung verbürgte, sei es auf dem Gebiete der Wohnungspolitik, der Altstadtsanierung, des Verkehrs usf. Inwieweit das gelang, mußte sich in den Jahren nach dem Kriege, in denen die schwersten bodenpolitischen Probleme zur Lösung standen, erweisen. Was auf dem Gebiete der städtischen Grundeigentumspolitik von einer weitschauenden Leitung in jenen Jahren durchgeführt werden konnte, war getan, und es war dabei unter großen Opfern auch schon manche frühere Unterlassung wieder gut gemacht worden.

b) Von 1919—1933

Durch den Krieg war das Arbeitsprogramm Rives aufs gründlichste gestört worden; immerhin blieben die Forderungen nach weiterer Ausdehnung des städtischen Grundeigentums bestehen. Trotz aller vor und im Kriege im städtischen Weichbilde erworbenen Bodenflächen verlangten die kommunalen Verhältnisse noch weitere Käufe. Es ist das Verdienst Rives, das ganze Ausmaß der städtischen Entwicklung übersehen und die bodenpolitischen Vorbedingungen für dieselbe rechtzeitig geschaffen zu haben. Dazu dienten in erster Linie die weiteren Landerwerbungen in den Erweiterungsgebieten der Stadt auf der Grundlage einer weitsichtig berechneten städtebaulichen Gesamtplanung. Im Rahmen derselben war diese Sicherung der Bauentwicklung am wichtigsten. Rives systematischen Grundstückserwerbungen hatten der Stadt im Halleschen Grundstücksmarkt bereits gegen Kriegsende eine starke Stellung gesichert. Diese zu verstärken und beherrschend zu gestalten, um damit alle Projekte vor der Grundstücksspekulation zu sichern, war weiterhin das Ziel der Stadtverwaltung. Nicht nur Bauland galt es zu erringen, sondern auch den Raum für neue Grünflächen, Sportplätze usw. Weiter waren überall im Stadtgebiet Grundstückskäufe für Fluchtlinienregulierungen und andere kommunale Zwecke notwendig. Noch war Halle auch nicht Herrin über alle Erholungsflächen in ihrer nahen Umgebung.

In dieser Hinsicht stand die Erwerbung der Dölauer Heide nach unendlichen Mühen und Kämpfen am 25. 2. 1929 im Vordergrunde. In diese waren die Hallenser schon seit langen Jahrzehnten zu ihrer Erbauung gewandert, obwohl die Heide von dem Besitzer, dem preußischen Forstfiskus, durchaus nicht besonders gepflegt wurde. Im Gegenteil befand sich der Waldbestand in großer Gefahr, weil eine benachbarte Kohlengrube der Heide das Wasser entzog. Die Stadtverwaltung sah mit Sorge die Gefährdung der Halleschen Haupterholungsstätte. Daher setzten schon 1906 die Bemühungen ein, die Heide in die städtische Hand zu bekommen. Die Tatsache, daß der preußische Fiskus vor 1900 und später vielfach derartigen Grundbesitz abgab, gab Hoffnungen für ein baldiges positives Ergebnis. Doch zeigte es sich schnell, daß der Fiskus seinen Besitz nur zu einem hohen Preise hergeben wollte. Am 16. 6. 1906 hatte die Regierung in Merseburg auf Anfrage ihr Einverständnis für den Übergang der Heide in das städtische Eigentum erklärt. Da die Stadtverordneten gleichfalls zustimmen wollten, trat Rive in Verhandlungen mit dem Landwirtschaftsminister. Dieser wünschte ein Preisangebot, das nicht nur den Waldwert, sondern auch die voraussichtliche Werterhöhung bei einer Parzellierung und Bebauung einzelner Flächen in sich schließen sollte. Da diese Abschätzung lange dauern konnte, ersuchte die Stadt den Regierungspräsidenten um eine unverbindliche Schätzung (2 Mill. Mark), aber schon behauptete der zuständige Landforstminister, daß die Heide lediglich Bauland sei und daher nicht als Forst zu schätzen sei, weshalb der Magistrat ein entsprechendes Angebot machen müsse. Dieser hatte niemals die Absicht, die Heide so zu zerstören und bot daher nur die Summe von $1\,^1/_2$ Millionen Mark. Es

kam schließlich zu einem Kompromiß, nach welchem Anfang 1910 die Heide zum Teil als Bauland und zum Teil als Forst angesehen werden sollte, für welche der entsprechende Wert festzusetzen sei. Wieder konnte der Magistrat am 11. 5. 1910 nur 1 1/2 Millionen Mark bieten; er schlug aber dem Fiskus vor, ihn bei der Abgabe von Bauland mit 50 % des Wertzuwachses zu beteiligen. Die Antwort war abschlägig. Nunmehr bot die Stadt M 2 890 000,— für die Heide und verschiedene domänenfiskalische Grundstücke: Forstwerder, Klausberge, Klausbergacker, Ziegelwiese, einige Ackerstücke und Rabeninsel, um derentwillen gleichfalls Verhandlungen gepflogen wurden. Auch dieses Gebot wurde als zu niedrig abgewiesen; für die Heide allein verlangte der Minister M 2 800 000,—, indem er angab, daß der Wert derselben aus dem Boden, den Holzbeständen und sonstigen Nutzungen errechnet werden müsse. Um zu einem Erfolge zu kommen, entschloß sich der Magistrat nun doch zu einem Gebot von 2 Millionen M. Doch der Minister forderte 2,4 Millionen Mark. Als die Stadt schweren Herzens unter Bewilligung günstiger Zahlungsbedingungen nun zustimmen und lediglich die Beteiligung an der Wertzuwachssteuer auf 30 Jahre beschränken wollte, war der Minister wieder mit den erbetenen Zahlungserleichterungen nicht einverstanden und stellte noch weitere Forderungen. Der Magistrat wurde nun zurückhaltend und wollte den Abschluß ähnlicher Verhandlungen zwischen dem Fiskus und Charlottenburg (wegen Grunewaldparzellen) beobachten. Inzwischen aber brach der Krieg aus, ohne vorerst die Angelegenheit ganz zur Reife zu bringen. Erst Mitte der 20er Jahre wurde die Heidefrage wieder völlig aktuell. Damals unternahm die Stadt neue Erwerbsversuche. Die Heide hatte inzwischen sehr gelitten. Etwa ein Achtel des gesamten Holzbestandes war geschlagen worden. Allerdings war die Wiederaufforstung erfolgt, aber auch jener Nietlebener Bergbaubetrieb an der Heide hatte weiteren Schaden angestiftet. — Es ergab sich, daß in der Nachkriegszeit die Verhandlungen mit den zuständigen Behörden nicht erfreulicher waren als vordem. Der damalige Regierungspräsident zeigte zwar seine Genugtuung über die Wiederaufnahme der Unterhandlungen, erinnerte aber in Hinblick auf die Finanzierungsmöglichkeiten (Anleihe) an die verordnete Sparsamkeitspolitik der Gemeinden. Bald darauf kam die unglaubliche Absicht des Regierungspräsidenten zum Vorschein, neben dem Südeingang der Heide in der Nähe des Waldkaters ein Tuberkulosekrankenhaus zu erbauen. Um dieses Projekt der Stadt schmackhaft zu machen — weil die Stadt zur Einrichtung der Gas-, Wasser- und Lichtanlagen verpflichtet werden würde —, stellte er Beihilfen aus der produktiven Erwerbslosenfürsorge in Aussicht. Mit Recht erregte sich die Hallesche Öffentlichkeit über diesen Plan, mitten in ihren Erholungspark ein solches Krankenhaus zu setzen. Die im Frühjahr 1927 neu aufgenommenen Verhandlungen, in denen die Stadt den Heidewert mit M 770 000, berechnete, zeigte sich die Uneinigkeit des Wohlfahrts- und Landwirtschaftsministeriums. Der Stadt wurde kundgegeben, daß der Fiskus die Brandberge zur Errichtung eines Tuberkulosekrankenhauses nicht zur Verfügung stelle, wenn sie

die Heide kaufe, doch bei Nichterwerbung würde dies geschehen. Der Kauf hinge von der Nichterrichtung jenes Krankenhauses in oder an der Heide ab. Die Stadt war nun aber aufgefordert worden, sich mit dem Regierungspräsidenten wegen des Krankenhausstandortes zu einigen. Dieser schlug nun den Teil der Brandberge zwischen Dölauer Heide und Lettiner Weg als solchen vor. Dem gegenüber bot ihm der Magistrat das 1926 für M 210 000,— erworbene Schönemann'sche Goldberg-Landgut (14,96,50 ha) bei Diemitz an, indem er zugleich gegen diese Bebauung der Brandberge protestierte, da sie ebenfalls den dortigen Zugang zur Heide absperren mußte. Nacheinander wurden nun alle möglichen Plätze für das Tuberkulosenheim erwogen, doch unerwartet bekundete der Regierungspräsident am 28. 6. 1927 seinen Willen, das Heim doch am Südrande der Heide neben dem Waldkater zu erbauen, indem er gleichzeitig einen Termin wegen der Platzverhandlungen ansetzte. Selbstverständlich weigerten sich die städtischen Behörden, das geforderte städtische Gelände zur Verfügung zu stellen. — In dieser Not erklärte sich der Landwirtschaftsminister bereit, die Heide und die Brandberge zu verkaufen, wenn die Stadt im südwestlichen Teil der Heide (beim Waldheil) einen Platz für das Krankenhaus abgeben würde. Dann würde er einen anderen Standort nicht genehmigen. In diesem Zeitpunkt trat eine neue Schwierigkeit auf. Der Landrat des Saalkreises wollte das Gesetz über die Auflösung der Gutsbezirke von 1927 dahingehend benutzen, den Gutsbezirk Habichtsfang — die Försterei bei Nietleben — aufzulösen und die einzelnen Teile der Heide nach Lettin, Dölau, Lieskau und Nietleben einzugemeinden. Die Rabeninsel sollte zu Böllberg kommen; sogar Ammendorf und Burgliebenau sollten mit anderen Forstflächen bedacht werden. Zum Glück konnte diese seltsame Störung die fortgeschrittenen Verhandlungen nicht mehr aufhalten, umsomehr, als man den natürlichen Zusammenhang der Stadt Halle mit der Heide doch anerkennen mußte. (Damals wurde der Gutsbezirk Beesen trotz aller städtischen Bemühungen leider der Gemeinde Ammendorf zugewiesen.) — Der Minister beauftragte nun den Oberpräsidenten mit den Verhandlungen wegen der Platzfrage für das Krankenhaus, und im März 1928 stellte schließlich die Stadt eine Parzelle in Franzig-Mark zur Verfügung. Die Verhandlungen wegen des Kaufs der Heide (662,36 ha) und auch der Rabeninsel (40,78 ha), sowie des Forstwerders (8,11 ha) wurden nun trotz des Regierungspräsidenten, der jetzt das Interesse des Saalkreises an der Heide vorschieben wollte, endlich doch zum günstigen Abschluß gebracht. Diese Objekte gingen am 25. 3. 1929 zu einem viel geringeren Preise in das städtische Eigentum über, als 1915 für die Heide allein gefordert wurde. Der Preis betrug für diese 712 ha großen Gebiete M 1 200 000,—. Die Stadt nahm sich nun der Heide auf das liebevollste an. Die nahe Grube war erfreulicherweise für ständig stillgelegt worden, so daß die Entwässerungsgefahr ebenfalls behoben war. Der Erwerb der waldbestandenen Rabeninsel und des Forstwerders, auf dem später eine beliebte Volksbäder- und Schwimmanstalt entstand, bedeutete zugleich eine weitere Abrundung des städtischen Besitzes im Saaletal.

Es lag nahe, den Erwerb der Heide mit dem der ihr seitlich vorgelagerten Brandberge zu verbinden, welche zugleich den Übergang zum Stadtnorden darstellten. Erst 1923 aber nahm die Stadt dieses Projekt auf. Wir erinnern uns, daß die Brandberge fast der Standort eines Tuberkulosenheimes geworden wären. Es war aber noch eine weitere Sorge entstanden. Die gesamte nördliche Stadtplanung wurde gefährdet, wenn der Fiskus das öde Gelände als Bauland verkaufte. — In diesem Randgebiete besaß die Stadt nur wenig Siedlungsboden für eine einheitliche Besiedlung; 1925 hatte sich die Stadt die Katheschen Äcker (10,41,77 ha) in der Cröllwitzer Flur noch sichern können. Die Notwendigkeit des Kaufes war also gegeben. Die Verhandlungen wegen desselben boten lange nicht die Schwierigkeiten, wie sie beim Heidekauf auftraten; immerhin dauerten sie jahrelang und kamen unter den schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen des Jahres 1930 zustande. Für die 76,42,47 ha wurde der angemessene Preis von 1 Million Mark gezahlt.

Wie aber Rive im Norden für die Beschaffung von Siedlungsland sorgte, so vor allem im Süden, dem Haupterweiterungsgebiet der Stadt in unserer Periode. Hier begannen schon frühzeitig bis in die Krisenjahre hinein zielsichere Abrundungs- und Ergänzungskäufe, die dann die Grundlage der dortigen städtischen Wohnungsbaupolitik bilden sollten.

Und nicht nur im Norden und Süden, im Osten gelang im Dezember 1925 der Kauf des Restrittergutes Reideburg (115,49,79 ha) für ℳ 763 000,—, welches von der Siedlungsgesellschaft „Sachsenland" abgegeben wurde. Damit hatte die Stadt sich auch nordwestlich von Reideburg ein Erweiterungsgebiet von größter Wichtigkeit gesichert. Der Kauf geschah damals auch, um wegen der beabsichtigten Anlegung eines Flughafens in den Gemarkungen Peißen und Reideburg Austauschflächen in der Hand zu haben; 70 Morgen der Gutsfläche wurden sogleich selbst bewirtschaftet.

Im gleichen Jahre gelangte der 11,41,45 ha große Lehmann'sche Felsen in das städtische Eigentum. Er war vor allem als Bauplatz für die gewünschte Stadthalle vorgesehen. Jetzt bestand auch mit dem Ableben des Bankiers Lehmann die Gefahr, daß die Höhen von Privaten bebaut und damit jenes Projekt und zugleich das städtebauliche Interesse der Stadt geschädigt wurden. Als der Eigentümer am 29. 7. 1925 starb, trat Rive daher mit den Erben in Verbindung. Diese waren mit dem Verkauf zu einem Preise von ℳ 800 000,— einverstanden. Zu dem Bauland Lehmanns Felsen gehörte nicht nur solches auf der Höhe des Felsens, sondern auch das zwischen dem Saaleschlößchen und dem Felsenburgkeller, weiter das Parkgelände am Giebichensteiner Ufer bis an die Lehmannsche Villa, und zwei bebaute Grundstücke. Die Finanzierung des Kaufs erfolgte durch die ℳ 800 000,—, welche die Stadt nach langem Streite vom Staate erhielt, der den größten Teil der städtischen Polizeiverwaltung 1922 übernahm und am 26. 1. 1923 das Polizeipräsidium und sämtliche Reviere beschlagnahmt hatte.

Diesen überragenden Erwerbungen standen kleinere, aber bodenpolitisch ebenfalls außerordentlich bedeutsame Grundstückserwerbungen zur Seite. — Aus der Unzahl aller Käufe können nur die wichtigsten genannt werden. So interessiert uns vor allem der 1919 durchgeführte Kauf der „Tulpe" für M 320 000,—, die als akademische Speiseanstalt von der Stadt eingerichtet wurde, und der Kauf von Gr. Berlin 14, das dann den Bürozwecken des Arbeitsamtes diente. — Im gleichen Jahre wurde Magdeburger Straße 5 (Wettiner Hof, jetzt Hindenburgstraße) für M 250 000,— erworben, um dort 22 Wohnungen einzubauen, ein Vorgang, der sich in andern städtischen Grundstücken wiederholte. — 1920/21 folgte das Bauer'sche Grundstück Rathausstraße 3/4 für 850 000 Mark, das sich die Stadt wegen der Rathauserweiterungspläne sicherte. — Damals gelangte auch das Marktschlößchen für M 350 000,— in das städtische Eigentum; dort hatte die Ratsbücherei dann lange ihr Heim. — Das Jahr 1926 weist, als besonders interessant, die Erwerbung des „Grünen Hofs" auf, jenes bekannten Ausspannhofs in der Gr. Steinstraße 49/50 am Beginne der Dessauer Poststraße, der dann der Bauplatz für das heutige Arbeitsamt werden sollte. — 1927/28 erfolgte die Erwerbung von ausgedehnten Landflächen in Schkeuditz aus Anlaß der Anlegung des Flughafens Halle-Leipzig. — Neben diesen Erwerbungen fanden ständig solche für Fluchtlinienregulierungen statt; auch für die Wasserwerke vermerken wir Käufe in Beesener, Burger und Radeweller Flur, besonders in der Mitte der 20er Jahre.

Die Veräußerungen städtischen Grundbesitzes erfolgten grundsätzlich nur, wenn das öffentliche Interesse es erforderte. Somit handelte es sich vorzugsweise wieder um die Abgabe von Bauland in den verschiedenen Siedlungsgebieten an gemeinnützige Siedlungsgesellschaften und Private, der Wohnungsbaupolitik entsprechend. Zu demselben Zwecke erfolgte die Zurverfügungstellung von städtischem Boden im Wege des Erbbaurechts [5]), wobei festzustellen war, daß von 1927 ab die Siedlungsgesellschaften den Weg des Kaufs bevorzugten. Die folgende Tabelle zeigt in den einzelnen Berichtsjahren die Veränderungen des städtischen Grundbesitzes durch Kauf oder Veräußerung. (Siehe Tabelle S. 101.)

Wir vermerken eine besondere Zunahme darin in den Jahren 1925, 1927 und 1928 und dann das Abflauen und fast völlige Aufhören der Erwerbungen wegen der einbrechenden Wirtschaftskrise von 1930 ab. In diesem Jahre halten die Brandberge allerdings noch die Zahl hoch. Von 1928/29 an wurde Siedlungsland kaum noch erworben, da der Bedarf gedeckt war. Die Krisenjahre 1930—1932 brachten es mit sich, daß wegen des zunehmenden Fehlens aller Mittel Grundstücke im freien Verkehr nicht mehr gekauft wurden. Im letzten Jahre unserer Periode war der Hallesche Grundstücksmarkt fast lahmgelegt.

[5]) Siehe C 6 b.

Veränderungen des städtischen Grundbesitzes in den Jahren von 1919 bis 1932/33

Berichtsjahr	Von d. Stadtgemeinde wurde Grundbesitz erworben in ha	veräußert in ha	Veränderung gegen das Vorjahr in ha
1919	4,02,64	0,27,85	+ 3,74,79
1920	0,52,67	0,00,22	+ 0,52,45
1921	10.75,91	2,11,70	+ 8,64,51
1922	6,59.38	2,96,73	+ 3,62,65
1923	7,58,63	8,62,68	— 1,04,05
1924	44,34,15	37,88,94	+ 6,45,21
1925	152,72,93	2,51,89	+ 150,21,04
1926	39,61,89	3,06,18	+ 36,55,71
1927	200,73,82	52,96,72	+ 147,77,10
1928	744.61,11	19,59,56	+ 725,01,55
1929	16,83,37	70,07,62*)	— 53,24,25
1930**)			+ 71,71,14
1931	10,68,25	8,96,58	+ 1,71,67
1932	28,16,40	26,22,59	+ 1,93,81

*) Incl. Abgaben an Wehag und Mitteldeutsche Hafen A.-G.
**) Hier kann nur die Veränderung angegeben werden.

Eine weitere Übersicht gibt Auskunft über den:

Stand des städtischen Grundeigentums einschließlich der Stiftungen von 1918 bis 1932/33

Schluß des Berichtsjahres	Wirtschaftlich genutztes Grundeigentum der Stadtgemeinde einschließlich Stiftungen im ganzen in ha	davon innerhalb des Stadtgebietes in ha	Gesamtfläche d. St Geb. in ha	Prozentualer Anteil des städt. Grundeigentums am Stadtgebiet
1918	2406,23,01	1095,62,39	4049, -,—	27,05
1919	2406,73,04	1200,63,69	4160,43,30	28,85
1920	2407,15,49	1201,56,14	4160,43,30	28,88
1921	2415,80,00	1209.25,22	4160,43,30	29,06
1922	2419,24,65	1214,20,22	4160,43,30	29,10
1923	2418,38,60	1220,74,80	4160,43,30	29,34
1924*)	2406,13,95	rd. 1220	4176,68,25	29,70
1925*)	2554.97,64	rd. 1264	4176,68,25	30,26
1926*)	2591,53,35	rd. 1272	4176,68,25	30,46
1927*)	2739,30,43	1279,—,—	4176,68,25	30,62
1928*)	3464.31,98	2135,35,—	rd. 4875	rd.44
1929*)	3411,07,73	2071,98,—	rd. 4875	42,50
1930*)	3482,78,87	Die entsprechenden Zahlen fehlen		
1931*)	3441,89,55	rd. 2120	rd. 4876	43,50
1932*)	3444,53,13	rd. 2120	rd. 4876	43,50

*) Die öffentlichen Straßen und Plätze sind in der Ziffer der städtischen Grundstücke nicht enthalten, wohl aber in der Gesamtgröße des Stadtgebietes.

Aus dieser Aufstellung ist die gewaltige Veränderung zu entnehmen, die das städtische Grundeigentum durchmachte. Als Rive sein Amt antrat, umfaßte das städtische Grundeigentum nur 1135,70 ha. Nach Kriegsende, am 31. 3. 1919, waren es bereits 2406,23,01 ha, davon 1095,62,39 innerhalb der Stadt liegend, d. s. 27,05 % des gesamten städtischen Gebietes von 4049 ha. Mit dem Ende der Riveschen Amtszeit aber hatte das wirtschaftlich genutzte städtische Grundeigentum in fast ständiger Zunahme das Ausmaß von 3444,53,13 ha erreicht[6]). Davon lagen rd. 2120 ha in dem rd. 4876 ha großen Stadtgebiet, d. s. 43,5 % desselben. Die Stadt war von einem fast lückenlosen Kranz eigenen Geländes umgeben, welches eine planvolle Stadterweiterung garantierte; auch in der Stadt selbst war reichlicher Grundbesitz vorhanden. Alle diese Zahlen beweisen, daß die Stadt zunehmend eine Herrschaft auf ihrem Gebiete errungen hatte, die die Durchführung aller bodenpolitisch wichtigen Maßnahmen in der Gegenwart und der näheren Zukunft gewährleistete. — Die Minderung des städtischen Grundeigentums 1929 hat ihre Ursache in der Gründung der „Mitteldeutschen Hafen A. G." (am 4. 3. 1929) und der „Wehag", was zu Grundstücksübertragungen an diese Anlaß gab[7]).

2. Stadtplanung und Bauordnungen

a) Von 1906—1919

Die Stadtplanung bewegte sich in den ersten Jahren der Riveschen Amtstätigkeit vorerst noch in der bisherigen Form der Einzelbebauungspläne ohne Gesamtplanung. Seit 1900 aber bestanden schon die Bestrebungen einer grundsätzlichen Umwandlung der bisher gehand-

[6]) Hierbei ist auf den erstmaligen Versuch der Stadtverwaltung hinzuweisen, einen landwirtschaftlichen Großbetrieb in eigner Regie durchzuführen. Anlaß gab die Rückgabe des 1917 für den Militärfiskus eingerichteten und an diesen vermieteten Flugplatzes (363 Morgen) an der Bölckestraße im Januar 1920. 1921 wurde der Landwirtschaftsbetrieb durch den 320 Morgen großen früheren Artellerie-Exerzierplatz bei Beesen erweitert, dessen Fläche aber zum größten Teile aus Zweckmäßigkeitsgründen verpachtet wurde. Das Flugplatzgebiet wurde 1924 noch aus dem Gut Seeben um 74 Morgen vergrößert. 1925 dehnte sich der landwirtschaftliche Betrieb durch die Übernahme des Guts Gimritz auf 1598 Morgen aus. Dazu kam 1925 noch das Restrittergut Reideburg (460 Morgen), das 1927 wieder verpachtet wurde. Da es sich herausstellte, daß auf den städtischen Gütern die Voraussetzungen für eine planmäßige Wirtschaftsführung, nicht zuletzt durch dauernde Entziehung, fehlte (1925 und 1926 gab es Verlustabschlüsse), beschlossen die städtischen Behörden am 8. 11. 1926 die Auflösung der „Städtischen Landwirtschaft" unter abschnittsweiser Verpachtung der Landflächen. — 1928 mußte aber nach Ablauf des bisherigen Pachtvertrags das Stadtgut Beesen nach erfolgloser Ausschreibung der Neuverpachtung in Eigenwirtschaft übernommen werden. Die Gutsländereien wurden noch durch die Flächen des ehemaligen Exerzierplatzes, den Burgholzplan und andre, besonders aus der Gemarkung Osendorf, erweitert. 1930 erfolgte aus dem gleichen Grunde die Übernahme des städtischen Guts Seeben in die städtische Eigenwirtschaft.

[7]) Auf Grund des Vertrags vom 31. 10. 1929 fand der Zusammenschluß der städtischen Versorgungsbetriebe in Form einer Kapitalgesellschaft, der „Werke der Stadt Halle" A. G. (Wehag) statt.

habten Städteplanung und des Wohnungsbaues. Unter Führung des neuen Stadtleiters begannen sie sich auch in der Halleschen Stadtverwaltung langsam durchzusetzen. Man war damals in der Stadt mit dem neuen Oberbürgermeister nicht zufrieden. Versagte er sich doch dem Wunsche der Bürgerschaft nach der Schaffung eines Ostparks gegenüber dem Schlachthofe, wie auch eines Südparkes neben der Radrennbahn und anderer willkürlich verstreuter Anlagen, wie sie bei der bisher üblichen geschlossenen Wohnblockerrichtung gang und gäbe waren. — Die neue Stadtbebauung aber sollte in einer aufgelockerten Form durchgeführt werden, und breite Grünstreifen sollten das neue Stadterweiterungsgebiet durchziehen. Nun war im Januar 1913 die seit 1900 unter großen Kosten unternommene Vermessung des Stadtgebietes soweit fortgeschritten, daß Rive an die Aufstellung eines Generalbebauungsplanes denken konnte; in einem solchen werden die großen wirtschaftlichen, kulturellen und bevölkerungspolitischen Leitzwecke der Stadtverwaltung zunächst zeichnerisch festgehalten. — Der Krieg aber verzögerte diese Entwicklung für einige Jahre. Die nach Beendigung desselben zu erwartende Stadterweiterung aber ließ Rive nicht ruhen. Endlich gelang es ihm 1918, die Anstellung eines Spezialisten für Bebauungspläne, des Regierungsbaurats Neue, durchzusetzen, unter dessen Leitung das Stadterweiterungsamt (Siedlungs- und Planungsamt) noch im Kriege entstand. Dieser Fortschritt aber mußte erst errungen werden. Noch damals hatten die Stadtverordneten die Absicht, das Stadtausdehnungsgebiet in einzelne Bebauungsabschnitte zu zerlegen und mit der Festsetzung der dort aufzustellenden Bebauungs- und Fluchtlinienpläne ebenso viele selbständig tätige Bearbeiter zu betreuen. So wollte man den alten Fehler zusammenhangloser Bebauungspläne aufs neue begehen. Der Rive'schen Taktik gelang es, die Stadtverordneten von solcher „Planung" abzubringen. Organisatorisch war der Weg für eine wirkliche Stadtplanung geöffnet.

Hinsichtlich der Bauordnungen, der notwendigen Ergänzung der Bebauungspläne, waren die Schwierigkeiten, auf welche der neue Leiter stieß, fast noch größer. Zwar waren sich die Stadtväter im allgemeinen darüber klar, daß neben den Bebauungsplänen auch die bisher bestehenden Bauordnungen veraltet waren; noch immer gestatteten diese den Bau der Mietskaserne, und die dabei erzielte Mietsrente war so hoch, daß sie jeden Grundstückspreis ertrug. So mußte es der Grundstücksspekulation nach wie vor gut gehen. — Allzuviel konnte von Rive hier vorerst nicht erreicht werden. 1910 allerdings gelang die Abänderung der für die Altstadt geltenden Bauordnung, durch welche der fortschreitenden Bauerfahrung einigermaßen Rechnung getragen wurde. Die Bauzonenordnung wurde aber immer wieder bekämpft; noch 1913 wollte man sie für den Osten nicht angewendet wissen, da durch ihre Vorschriften der Forderung großer Freiflächen der Wohnungsbau unrentabel würde.

b) Von 1919—1933

Die erfolgreiche Tätigkeit des Stadterweiterungsamts fand ihren ersten wesentlichen Niederschlag in der Aufstellung eines Gesamtsiedlungsplanes der Stadt Halle, der bis 1932/33 die Grundlage aller Planungen im Stadtgebiet abgeben sollte. In seiner internen Ausgestaltung (beispielsweise Projektierung der Straßenzüge) unterlag er im Verlaufe der Jahre zwar wesentlichen Veränderungen, hinsichtlich der generellen Flächenbebauungsplanung in den einzelnen Stadtteilen fanden aber nur geringe Verschiebungen statt. — Auf dieser neuen Grundlage konnten nun für die einzelnen Stadterweiterungsgebiete Teilbebauungs- und Fluchtlinienpläne aufgestellt werden, welche dem Gesamtgefüge der Stadt in gewünschter Weise Rechnung trugen. Die Schaffung von ausreichenden Grünflächen, besonders von Dauerpachtgärten im südlichen Erweiterungsgebiet, war in dem Generalbebauungsplan nicht vergessen worden. Ein spezieller Gesamtgrünflächenplan (etwa 1924—26) sah sogar ganz allgemein die Aufteilung von Grünflächen in der Stadt vor[8]). Er erhielt aber keine Bedeutung, da er wegen seiner Undurchführbarkeit infolge der schwachen gesetzlichen Grundlage und der zu hohen Kosten nie genehmigt wurde. Trotzdem ist die Schaffung von Grünflächen natürlich nicht vernachlässigt worden.

Mit der Aufstellung des Gesamtsiedlungsplanes war es allein aber nicht getan. Er bedurfte der sachlichen Ergänzung durch eine moderne Bauordnung anstelle der veralteten, auch der Zonenbauordnung. 1926 wurde der Entwurf einer neuen Bauordnung in Anpassung an die vom Minister für Volkswohlfahrt herausgegebene Einheitsbauordnung dem Regierungspräsidenten zur Genehmigung vorgelegt. Sie wurde nach seiner Zustimmung am 23. 2. 1928 in Kraft gesetzt. Diese neue „Bauordnung von 1927" berücksichtigte alle bis dahin gewonnenen Erfahrungen auf dem Gebiete des Bauwesens und teilte die Stadt in 7 Baubezirke ein. Für die einzelnen Stadtbezirke wurden Bezirksbauvorschriften erlassen, die sich auf die Verkehrslage und die Bestimmung als Siedlungs- oder Industriegebiet bezogen. Die Unterlage für diese Bezirksvorschriften bot der „Flächenaufteilungs-" oder „Bauzonenplan". Dieser brachte folgende Unterscheidungen:

1. Wohngebiet
2. Fabrikviertel und
3. Gemischtes Gebiet, welches
   a) vorherrschend Wohn- und Geschäftszwecken,
   b) vorherrschend gewerblichen Zwecken dient.

Nach diesem Plan stellten jene Bezirksbauvorschriften von nun an die speziellen Bebauungsmöglichkeiten innerhalb der einzelnen Stadtbezirke fest.

[8]) U. a. war auch ein Ostpark vorgesehen.

Was aber all diese Bebauungs- und Fluchtlinienplanungen der Nachkriegszeit vor denen, die voran gingen, auszeichnet, ist die Tatsache, daß sie das Hallesche Stadtgebiet nicht als „isolierte Stadt" betrachteten, sondern der Tatsache Rechnung trugen, daß Halle auch der Mittelpunkt eines großen Wirtschaftsgebietes geworden war. — Schon am 27. 6. 1924 wurde der Siedlungsausschuß „Wirtschaftsgebiet Halle" für das gesamte Wirtschaftsgebiet Halle bereits gegründet und die Planbearbeitung dem Stadterweiterungsamte übertragen. Nach der Planbeschaffung wurden 1925 bereits die Vorarbeiten für das Arbeitsgebiet, welches außer dem Saalkreis noch Teile der Landkreise Bitterfeld, Delitzsch, Merseburg und des Mansfelder Seekreises umfaßte, geleistet. 1925 war das Stadterweiterungsamt dem Hochbauamte unterstellt worden, nachdem es bis dahin dem Tiefbauamte angehörte. 1926/27 wurde für die Landesplanung ein Gesamtsiedlungsplan für ein etwa 17 500 ha umfassendes Stadterweiterungsgebiet im weiteren Sinne unter Einbeziehung von über 25 Gemeinden der Umgebung, anderseits für das übrige Arbeitsgebiet des Wirtschaftsgebiets Halle, geschaffen. Seitdem brach die engere Zusammenarbeit des Stadterweiterungsamtes mit und in jenem Siedlungsausschuß „Wirtschaftsgebiet Halle" und dem Siedlungsverbande für den engeren mitteldeutschen Industriebezirk bezw. dem Gesamtsiedlungsausschuß nicht mehr ab.

All diese Fragen der Stadtplanung und Bodenaufschließung lösten umfassende und grundlegende Nachforschungen im Wirtschafts- und Stadtgebiet aus; so beschäftigte sich das Stadterweiterungsamt ebenso mit der Untersuchung der bergbaulichen Verhältnisse des Stadtgebietes wie mit dem Problem der Verteilung der Siedlungsflächen innerhalb des Wirtschaftsgebietes Halle bei Berücksichtigung der Kohlenvorkommen. Auch auf die Planungen wegen der Eisenbahnumgestaltung bezw. -erweiterung übte das Stadterweiterungsamt einen wirksamen Einfluß aus, wie es sich auch mit dem Problem der Autodurchgangsstraßen beschäftigte. Alle Fragen, können wir sagen, die den städtischen Raum berührten, wurden vorbildlicherweise behandelt. Die Planungsarbeiten des Siedlungs- und Planungsamts, wie das Stadterweiterungsamt seit 1931 bezeichnet wurde, gaben daher nicht nur die Grundlage der Stadterweiterung der 20er Jahre ab, sondern berücksichtigten vorausschauend — soweit dies erkennbar erschien — auch die späteren Entwicklungsmöglichkeiten Halles.

In unserer ganzen Periode spielten aber auch die Fluchtlinienpläne für die Erweiterung der innenstädtischen Verkehrsstraßen, die Vorbereitungen für eine planmäßige Erneuerung der Innenstadt zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, Erweiterung des Geschäftsviertels und die Beseitigung minderwertiger Wohnungen in den Arbeiten des Stadterweiterungsamtes eine durchaus nicht vernachlässigte Rolle. Denn die Fluchtlinienführung der Hauptstraßen des Stadtkerns ist ja von der Stadtplanung in den Stadterweiterungsvierteln gar nicht zu trennen. Besonders Anfang bis Mitte der 20er Jahre wurde an eine Durchführung umfangreicher und die Verhältnisse umwälzender Verkehrsstraßen, unter Aufwendung bedeutender Mittel für

Grundstückserwerbungen, gedacht. Die damaligen wirtschaftlichen Verhältnisse der Stadt erlaubten aber die praktische Durchführung nicht, so daß die fluchtlinienmäßige Festsetzung allein angewendet werden konnte, um zu verhindern, daß durch Neubauten die Durchführung der Verkehrsverbesserungen einmal beeinträchtigt oder verteuert werden konnten. So wurde der Fluchtlinienplan der unteren Großen Steinstraße mit 18 m Breite durch Anschneidung der nördlichen Straßenseite unter Abweisung der von den Anliegern erhobenen Ansprüche gutgeheißen. Für die untere Leipziger Straße nahm die Stadt die Anregung eines Anliegers auf, der diese Straße unter Verwendung eines Laubenganges um 4 m auf 16 m verbreitert hatte, und setzte die Fluchtlinienführung bis zur Großen Märkerstraße auf 16 m unter Verwendung von Laubengängen fest. Demgegenüber stellte sie das Verfahren wegen der Festsetzung von Fluchtlinien für die Verbreiterung der Großen Ulrichstraße ein. Die Pläne des Magistrats in jenen Jahren veranschaulicht die Rede Rive's am 24. 5. 1927 über die Wohnungsfrage und Sanierung der Stadt, in der er auf diese Fluchtlinienfrage zu sprechen kam, am besten. Er sagt darin: „. . . Ich denke da an die Große Ulrichstraße, . . . kostete Millionen und nichts Entscheidendes zu bessern. Wir haben Einbahnstraßen eingeführt. Das war das Billigste zur Vereinfachung des Verkehrs. Schon vor 5 Jahren (1922) sagte ich: „Die Straßenbahn muß heraus aus der inneren Stadt für die Strecke Leipziger Turm bis Café David". Ist dann aber der Verkehr noch groß genug, daß man für die Verbreiterung ungeheuere Opfer bringen muß? Ist es nicht richtiger, Maßnahmen zu schaffen, die den Verkehr in den alten Sraßen nicht weiter verstärken, aber neue Verkehrsstraßen vorsehen? So vor allem eine große Verkehrsstraße Nord—Süd, die durch die schlimmsten Quartiere geht? Ein großer einheitlicher Straßenzug? Das kostet gar nicht viel, läßt sich viel leichter durchführen. Ich glaube, die Besserung auf diesem Gebiete können wir noch erleben."

Leider mußte diese großzügige Planung, deren Verwirklichung für die Auflockerung des Stadtkerns so ungemein wichtig wäre, bis heute ein Wunsch bleiben.

War hier auf dem Gebiete der Altstadtsanierung auch Entscheidendes nicht zu ermöglichen, so zeigten sich die Wirkungen der modernen Stadtplanung und Bodenaufschließung doch bald auf allen anderen Gebieten, die davon betroffen wurden. Die hervorragende Arbeit des Siedlungs- und Planungsamts bot — in Verbindung mit den Grunderwerbungen und den städtischen Grundsteuern — die Voraussetzung für die moderne städtebauliche Erweiterung Halles.

3. Die städtischen Grundsteuern

a) Von 1906—1919

Wir erinnern uns noch der Kämpfe, die sich zu Beginn des neuen Jahrhunderts (1902 und 1903) wegen der Durchsetzung einer der

bodenreformerischen Forderungen, der Grundsteuer nach dem gemeinen Wert, innerhalb der städtischen Behörden und der Öffentlichkeit abgespielt hatten. Aber nur die Einführung einer Immobiliar-Umsatzsteuer war gelungen. Noch immer war in jenen Jahren die Bodenspekulation in Halle durchaus mächtig. Der Mißbrauch des Bodens hatte damals die Bodenreformer auf den Plan gerufen, und um ihre Forderungen tobte überall der Streit.

Auch in unserer Stadt ließen die Bestrebungen nicht nach, die durch die Aufwendungen der Stadt so außerordentlich gestiegene Grundrente durch steuerliche Maßnahmen wieder der Allgemeinheit zugute kommen zu lassen, wie das in den meisten deutschen Großstädten schon geschehen war. Nicht umsonst war in jenem früher erwähnten Ministerialerlaß von 1901, der die Städte zu einer zweckmäßigen Bodenpolitik aufforderte, als gegebenes Mittel auch eine gerechte Besteuerung empfohlen worden. Die aktive Haltung des Magistrats war offensichtlich; sie zeigte sich nicht nur in seinen Bestrebungen, städtischen Boden systematisch in die Hand zu bekommen, sondern auch in jenen immer wieder neu aufgenommenen Versuchen der Einführung der städtischen Grundbesteuerung nach dem gemeinen Wert, wie auch einer Wertzuwachssteuer. Auch die erste Abteilung der Stadtverordnetenversammlung stand voll hinter diesen Bestrebungen. Die einzigen Städte ohne Grundwertsteuer waren damals Halle und Altona. Am 11. 9. 1906 legte der Magistrat der Stadtverordnetenversammlung eine Vorlage wegen der Einführung einer Wertzuwachssteuer vor, doch erst am 9. 11. 1908 fand dieselbe Zustimmung. Diese war auch nur möglich, weil der einflußreiche Grundbesitz die Steuer nicht fürchtete, denn er konnte in Ruhe den bebauungsreifen Boden so lange zurückhalten, bis die Steuer durch die fortschreitende Wertsteigerung gedeckt war. Und das umsomehr, als die noch geltende Grundbesteuerung nach dem Nutzungswert diese Kalkulation in keiner Weise störte. Schließlich war ja eine Abwälzung auch noch möglich. Es mußte also nochmals versucht werden, die Eigentümer des festgehaltenen, baureifen Landes noch durch eine ausreichende Grundsteuer nach dem gemeinen Werte Werte zur Abgabe desselben zu zwingen. Durch die Annahme der Wertzuwachssteuer ermutigt, setzte sich der Magistrat 1909 daher nochmals, nachdem es 1902, 1903 und 1908 mißlungen war, für jene Steuer ein. Die im Antragsjahr besonders auffällige Wohnungsnot forderte diese Abhilfe; der Bedarf an Bauland wurde immer dringender. Rive betonte mit Recht, daß die Wohnungsfrage vor allem eine Landfrage sei. Mit dieser Begründung aber konnte er die herrschende Mehrheit nicht zur Zustimmung zu der Vorlage bringen, da diese das Nichtfunktionieren des städtischen Grundstückhandels auf die „Bedrückung" durch die Besteuerung und den mangelnden Anreiz des Baues von Kleinwohnungen, der sich unter der Herrschaft der für die Außenbezirke geltenden Zonenbauordnung nicht rentieren könne, zurückführte. — Erst nach der Revolution gelangte daher die Grundbesteuerung nach dem gemeinen Werte zur Durchführung; vorerst aber waren alle Anstrengungen wieder vergeblich gewesen.

Am 1. 4. 1911 trat das Reichszuwachssteuergesetz vom 14. 2. 1911 an Stelle der Landesgesetze und kommunalen Zuwachssteuerordnungen in Kraft. Vom Ertrage der Zuwachssteuer erhielten nunmehr die Gemeinden und Gemeindeverbände 45 %. Den Gemeinden, in denen am 1. 4. 1909 eine Zuwachssteuerordnung schon in Geltung war, wie in Halle, wurde ein Durchschnittsertrag bis zum 1. 4. 1915 überlassen. Für Halle betrug er M 92 939,—

b) Von 1919—1933

Das lang erstrebte bodenpolitische Ziel der Grundbesteuerung nach dem gemeinen Wert als Steuerbemessungsgrundlage konnte erst nach dem Kriege erreicht werden. An die Stelle der Grundsteuerordnung der Stadt Halle (Saale) vom 8. 3. 1895 trat am 1. 4. 1921 eine solche von diesem Tage. Zu Anfang sollte die Besteuerung 10 v. 1000 des gemeinen Wertes von bebauten und 20 v. 1000 von unbebauten Grundstücken betragen, jedoch unterlagen die Steuersätze mit der fortschreitenden Geldentwertung laufend der Veränderung. — Die städtische Grundsteuerordnung trat mit dem 31. 3. 1924 außer Kraft, da mit Wirkung vom 1. 11. 1923 an vom Grundvermögen eine staatliche Steuer erhoben wurde, deren Hebung der Gemeinde übertragen war. Die städtische Grundsteuer wurde von da an in Form eines Zuschlags von zuerst 100 % zur staatlichen Grundvermögensteuer erhoben. Am 1. 4. 1925 wurde er auf 200 % heraufgesetzt und von 1927 ab, besonders in den Notjahren 1930—32 immer wieder erhöht.

Der Gemeindegrundsteuer unterlagen 1921 und 1932 folgende Grundstücke:

1921: 7891 bebaute und 888 unbebaute = Sa. 8779 Grundstücke,
1932: 8442 bebaute und 1083 unbebaute = Sa. 9525 Grundstücke.

Die Reichswertzuwachssteuer vom 14. 2. 1911 hatte nicht zur genügenden Erfassung des „unverdienten Wertzuwachses" bei Grundstücksverkauf geführt. Daher trat am 30. 5. 1921 die neue Ordnung vom 8. 3. 1921 im Stadtbezirke in Kraft. Infolge der Geldentwertung brachte sie 1923 aber keinen Ertrag, denn durch die Inflation entstanden keine Verkaufsgewinne sondern Verkaufsverluste. Daher mußte diese Steuer am 19. 11./3. 12. 1923 außer Kraft gesetzt werden. — Erst am 19. 3. 1926 kam es wieder zum Erlaß einer Wertzuwachssteuer in Halle, welche allein die Inflationsgewinne erfassen sollte. Es dauerte bis 1929, ehe eine umfassendere Wertzuwachssteuer zustande kam. Jene von 1926 wurde gemäß dem Beschluß vom 5./18. 2. 1929 durch eine neue vom 5. 2. 1929 abgelöst, die durch zwei Nachträge am 1. 4. 1930 und 27. 5. 1932 noch ergänzt wurde. Sie führte zu Gunsten der Steuerzahler eine staffelweise Besteuerung von 10—30 % ein und erfaßte alle Grundstücksverkäufe.

Die Wertzuwachssteuer brachte im Ergebnis vorerst eine große Enttäuschung. Statt der erhofften RM 250 000,— ergab sie, erst am Ende des Kalenderjahrs veranlagt, 1926/27 nur die Summe von RM 57 030,15. Der Ertrag steigerte sich aber, erreichte 1928 mit

einer Isteinnahme von RM 313 977,— durch besondere Steuerfälle den Höhepunkt und fiel dann bis 1932 wieder auf RM 58 667,— als Folge des immer mehr zusammenschrumpfenden Grundstücksmarkts.

Und noch eine dritte Steuerart ist zu nennen. Die Stadtgemeinde erhielt 1921 gemäß § 39 des Landesteuergesetzes von dem aufkommenden Grunderwerbsteuerteil des Reichs $^1/_4$ und an Verwaltungskosten 4 % von der gesamten aufkommenden Grunderwerbsteuer (incl. Landeszuschlag). Dazu wurde noch ein gemeindlicher Zuschlag erhoben (2 %). Jene Sonderüberweisung aus der Grunderwerbsteuer fiel auf Grund des § 39 des gleichen Gesetzes mit dem 31. 3. 1923 fort. Aber vom 1. 4. 1923 an erhielten nach § 34 des Finanzausgleichgesetzes vom 23. 6. 1923, in Verbindung mit § 2 des Preuß. Ausf. Ges., die Stadt- und Landkreise das gesamte Grunderwerbsteueraufkommen übereignet. Somit wurde diese Steuer praktisch zu einer reinen Gemeindesteuer. Der Zuschlag von 2 % wurde von 2 auf 4 % gleichzeitigt heraufgesetzt (Gemeindebeschluß vom 19. 11./3. 12. 1923). Damit erhöhte sich die Steuer auf 8 % des Grundwerts. Diese Ordnung vom 19. November 1923 erhielt durch den Nachtrag vom 16. 1. 1925 eine Ergänzung. Zur Förderung der Neubautätigkeit wurde beim ersten Verkauf der nach dem 1. 1. 1925 erbauten Häuser der Gemeindezuschlag für den Fall erlassen, daß der Steuerpflichtige innerhalb 12 Monaten einen weiteren Neubau begann. — Durch Artikel 2, § 1 des Gesetzes vom 10. 8. 1925 zur Änderung der Verkehrssteuern und des Verfahrens erfolgte vom 1. 9. 1925 ab eine erstmalige Senkung der Steuer von 8 % auf 7 % des Grundstückswertes; vom 20. 3. 1926 folgte eine weitere um 2 % auf 5 % für die Grundstücke, die der Wertzuwachssteuer unterworfen wurden, und mit dem 1. 4. 1927 trat die durch die §§ 13 und 19 des Gesetzes vom 10. 8. 1925 über Änderung des Finanzausgleichs vorgeschriebene Senkung von 7 auf 5 % auch für die nicht wertzuwachssteuerpflichtigen Grundstücke in Kraft.

Die Ausgestaltung des städtischen Grundsteuerwesens war nicht nur ein Vorteil für die städtische Steuerkasse[9]). Die Notwendigkeit der Grundsteuer nach dem gemeinen Wert, die Erhebung einer gerechten Wertzuwachssteuer und Grunderwerbsteuer waren vor allem unerläßliche bodenpolitische Maßnahmen. Sie bildeten auf steuerlichem Gebiet die notwendige Ergänzung derselben.

4. Die bauliche Erweiterung der Stadt

a) Von 1906—1919

Die rapide bauliche Ausdehnung der vergangenen Jahrzehnte setzte sich in Halle bis zum Weltkriege, besonders im Norden der Stadt, fort. Vor allem bevorzugte die Bautätigkeit das Nordostviertel östlich der Ludwig-Wucherer-Straße, welches die 1903 eingeweihte Paulus-

[9]) Eine Übersicht über die Erträge findet sich unter D.

kirche zum Mittelpunkt hatte. Kaiserplatz, Kleist-, Holly-, Dittenberger-, Ernst-Moritz-Arndt-Straße entstanden; schon begonnene Straßenzüge wurden weiter ausgebaut: Kaiserstraße, Kronprinzen-, Goethe-, Viktoria-, Cecilien-, Wieland-, Humboldt-, Bismarck- und Hardenbergstraße.

Östlich der Reilstraße und nördlich des Viktoriaplatzes sind die Neubauten der Zeppelin- und der Yorkstraße besonders hervorzuheben. In letzterer errichtete der Bauverein für Kleinwohnungen eine Häusergruppe. In den Jahren 1913 ff. begann die Gründung der ersten kleinen Gartenstadt, die man in Halle in Verfolg einer neuen Baugesinnung an der Julius-Kühn-Straße, im Gelände östlich des alten Mühlrains bis zur Berliner Bahn, noch im Kriege vollendete (Thaer-, Liebig-, Konrad-, Vollhardstraße). In der Hordorfer Straße, wie in der Julius-Kühn-Straße selbst, errichtete der Bauverein für Kleinwohnungen ebenfalls einige Häuser (1911/12).

Ein weiteres größeres Baugebiet im Norden war das Gelände zwischen Reilstraße und Triftstraße mit der Städtischen Oberrealschule als Zentrum. Die Staudestraße, die Kohlschütter- und Mozartstraße sind hier hervorzuheben. — Am Wettinerplatz, nördlich des Mühlwegs, nahmen die Bauten in der Ernestus-, Stephan- und Reichardtstraße an Umfang zu. Und noch nördlicher im östlichen Giebichensteiner Randgebiet wuchsen die Häuser an der Zieten-, Leopold-, Fehrbellin-, Seydlitzstraße und auch schon in der Gneisenaustraße, während in Trotha nur die Petersbergstraße zu erwähnen ist. — Kurz vor dem Weltkriege wurde das Stadtgebiet westlich des Kirchtores mit der Bebauung in den Straßen Neuwerk und Jentzschstraße erschlossen. In dieser Straße entstanden 1913/14 drei große Baublocks der Aktiengesellschaft für Grundstücksverwertung. In Cröllwitz wuchs an der oberen Talstraße, besonders in der Nähe der Brücke, ein kleines Villenviertel (1910/14). Damit wagte sich die Bebauung erstmals nach dem Westen in das Gebiet zwischen der Saale und Heide (Eigenheimbauten). Andere Villen entstanden, hochgelegen über dem Amselgrund, an dem Hohen Wege hinter der Bergschenke, während die Belfort- und Nordstraße neue Mietshäuser aufweisen konnten.

Im zweiten großen Stadterweiterungsgebiet, im Süden, begann 1911 der Ausbau der Kefersteinstraße. Zwischen dem Böllberger Weg und der Wörmlitzer Straße beobachten wir den Weiterausbau der Tholuck-, Wegscheider-, Witte- und Röpziger Straße. Das zentrale Gebiet zwischen Wörmlitzer und Liebenauer Straße dehnte sich baulich ebenfalls weiter aus: Hier entstanden in der Beesener, Wolf-, Canstein-, Melanchthon-, Ladenberg-, Nickel-Hoffmann- und Flottwellstraße neue Gebäude. Weiter östlich zwischen Liebenauer und Merseburger Straße aber sind die Gräfe-, Posadowsky- und auch die Thomasiusstraße anzuführen. Als letztes Erweiterungsgebiet dürfen wir das Freiimfelder Viertel im Osten nicht übersehen. Zwischen der Landsberger und Freiimfelder Straße entstanden hier in den verbindenden Krondorfer, Sagisdorfer, Grimm- und Herbartstraße eine Anzahl neuer Bauten.

b) Von 1919—1933

Die bauliche Erweiterung der Stadt, die im Kriege naturgemäß eine Hemmung erfahren hatte, konnte unter den ungünstigen Bedingungen, welche der verlorene Krieg geschaffen hatte, nur unter Überwindung großer Schwierigkeiten einsetzen. Durch den Krieg und die Geldentwertung, die die für Bauzwecke noch vorhandenen Kapitalien dezimierte, schien der bisherige Hauptträger der städtischen baulichen Ausdehnung, der private Bau, fast völlig ausgeschaltet zu werden. Die Gemeinde und Gemeindeverbände wurden jetzt zum Träger des Wohnungsbaues. Neben diese traten die von ihnen geförderten gemeinnützigen Bauvereine, die seit 1925 als Bauherren in den Vordergrund traten, und schließlich noch Private. Die gemeinnützige Bautätigkeit hatte sich zum Teil schon vor dem Kriege im Kleinwohnungsbau bewährt. Wir wollen nicht verfehlen, all die Siedlungsgenossenschaften zu nennen, die sich in der Nachkriegszeit bis zum heutigen Tage um Halle verdient gemacht haben: Kleinwohnungsbau Halle A. G., unter städtischem Einfluß stehend; Bauverein für Kleinwohnungen e. G. m. b. H.; Siedlungsgenossenschaft „Eigene Scholle" e. G. m. H.; Gemeinnützige A. G. für Angestellten-Heimstätten, Berlin (Gagfah); Bauverein Gartenstadt e. G. m. H. (Mitteldeutsche Heimstätten, Merseburg [Mihei]); Spar- und Bauverein Gesundbrunnen e. G. m. b. H.; Wohnungsgesellschaft für Werksangehörige des Ammoniakwerks Merseburg G. m. b. H.; Mitteldeutsche Wohnungs-A. G. (Miwag); Mitteldeutsche Wohnungsfürsorgegesellschaft (Miwog) e. G. m. b. H.; Wohnbau G. m. b. H., Berlin; Siedlungsgesellschaft Neuhalle; Saale — Gemeinnützige Baugesellschaft; Hallescher Bauverein e. G. m. b. H.; Beamten-Wohnungsverein.

Die Tatsache, daß der Wohnungsbau zu einer öffentlichen bezw. gemeinnützigen Angelegenheit geworden war, ermöglichte es vor allem, daß die Stadt sich baulich in den 20er Jahren in einem Umfange ausdehnte, wie es vor dem Kriege und in demselben nur von wenigen geahnt wurde. Wir wissen, daß zu ihnen der Oberbürgermeister gehörte, der die bodenpolitischen Voraussetzungen für eine durch die Bodenspekulation und andere Schwierigkeiten nicht gehemmte Stadterweiterung weitestgehend getroffen hatte.

Beginnen wir im Norden, so beobachten wir die Ausdehnung von Cröllwitz und Nietleben besonders nach der Heide zu; neue Gebäude wuchsen am Angerweg/Krähenberg, Landrain und am Immelmannweg in die Höhe; das Paulusviertel aber füllte sich im Norden, Osten und Südosten weiter. Auf dem Nordteil des Roßplatzes vollendete die Stadt die dortige Häuseranlage.

Im Osten, jenseits der Stadtgrenze, aber zum Stadterweiterungsgebiet zu rechnen, entfaltete sich Reideburg in östlicher Richtung, während im Nordwesten dieses Ortes, nach Diemitz zu, die Bebauung große Dimensionen annahm. Auch Diemitz gewann nach den Eisenbahnanlagen zu an Umfang.

Die Entstehung neuer Stadtteile und die Auffüllung von Lücken in der bebauten Stadtlage aber verfolgen wir im Süden, in welcher Richtung die Haupterweiterung der Stadt stattfand. 1933 finden wir dort neu die Häuser um den Stadtgutweg zu beiden Seiten des Wörmlitzer Platzes. Östlich und besonders westlich des Lutherplatzes bis zur Merseburger Straße waren neue Gebäudekomplexe entstanden. Als völlig neuer Stadtteil muß aber in erster Linie die Großsiedlung Gesundbrunnen genannt werden, zwischen der heutigen Mitteldeutschen Kampfstätte, Böllberg und der Diesterwegstraße liegend. Östlich davon, bis zur Elsa-Brandström-Straße, schließen sich die Häuseranlagen an der Vogelweide an. Wieder östlich davon, jenseits jener Straße und südlich des Südfriedhofes, zu beiden Seiten der Artilleriestraße, folgen dann die großen geschlossenen Siedlungsanlagen, welche südlich von der Straße Am Breiten Pfuhl und der Auenstraße begrenzt werden. — Nördlich und südlich des Krankenhauses Bergmannstrost erhoben sich schon bald zwischen der Merseburger Straße und der ehemaligen Thüringer Eisenbahn die Gebäude um die Weise-, Riedel-, Hübnerstraße und am Bergmannstrost.

Und ganz im Osten in der Nähe der Stadtgrenze zwischen der Alten Leipziger Chaussee und der Artilleriestraße waren die Häuseranlagen am Pflaumen-, Birnen-, Apfel-, Kirsch- und Nußweg neu entstanden.

Mit diesen Erweiterungen hatte sich die Bebauungsgrenze im Süden bis zur Diesterwegstraße, Vogelweide, Elsa-Brandström-Straße, Am Breiten Pfuhl, Merseburger Straße und Artilleriestraße vorgeschoben. Die Freiflächen innerhalb dieser bebauten Ortslage waren zu Schrebergärten, Sport- und Grünanlagen verwendet. Die Stadtgrenze lag nun nicht mehr allzufern. Auch die südlichen Vororte Beesen und Ammendorf erlebten in diesen Nachkriegsjahren gewichtige bauliche Ausdehnungen.

Der Anteil der Siedlungsgenossenschaften an dieser Stadterweiterung war verschieden groß. Es können in diesem Zusammenhange nur einige der tätigsten mit ihren wichtigsten Bauabschnitten genannt werden. Besonders verdient machte sich die Kleinwohnungsbau Halle A. G. mit ihren Bauanlagen besonders südöstlich vom Landrain, an der Vogelweide vor allem, und im westlichen Teil der Vorstadt Gesundbrunnen; der Bauverein für Kleinwohnungen baute besonders am Luther-, Johannis- und Wörmlitzer Platz. Erwähnen wir weiter die Gagfahbauten auf dem ehemaligen Trothaer Pfarracker. Die Siedlungsgenossenschaft „Eigene Scholle" wirkte im Ostteil und Zentrum der Gartenstadt Gesundbrunnen und südlich der Artilleriestraße „An der eigenen Scholle". Der Bauverein „Gartenstadt" übernahm die Errichtung des nördlichen Teils des Hauptkomplexes von „Gesundbrunnen", und der Spar- und Bauverein Gesundbrunnen dort vor allem den Teil zwischen dem Läuferweg und der Huttenstraße.

Die Stadt selbst hatte sich in den ersten Nachkriegsjahren baulich ebenfalls in eigener Regie sehr betätigt; auf ihre Wohnungsbaupolitik wird noch eingegangen werden.

5. Die Eingemeindungen von 1906 bis 1933

Das Stadtgebiet umfaßte am 1. 4. 1906, nach der großen Eingemeindung 1900, eine Gesamtfläche von 4 040,50 ha; Ende 1871 waren es noch 2490 ha gewesen.

Im Berichtsjahr 1907/08 fand noch aus der Gemarkung Giebichenstein die Einbeziehung einer Fläche von 7,46,22 ha in das Hallesche Stadtgebiet statt. — Das Jahr 1913 brachte dann die weitere Eingemeindung des Tafelwerders, welcher im Rahmen der Neukanalisation der Stadt als Standort für die Kläranlage ausersehen war. Damit enthielt das Weichbild der Stadt eine Fläche von 4078,72 ha. — 1920 verschob sich die Stadtgrenze wieder im Norden. Aus der Gemeinde Nietleben erhielt die Stadt 111,43,ha. Es ist dies das Gebiet nordwestlich der Landesheilanstalt Nietleben, das vom Heideweg (Hermann-Göring-Straße) begrenzt war. Auf seinem nördlichen Teil entstand die Kolonie „Heidehäuser" und in jüngster Zeit auf dem übrigen Komplex die umfangreichen Kasernenbauten.

Mit der Erwerbung der Heide, die am 9. 3. 1929 in den Besitz der Stadt kam, war die Eingemeindung dieses 662,36,26 ha großen Naturparkes verbunden. Außerdem gelang, ebenfalls vom Forstbezirk Schkeuditz, die des Forstwerders, sowie der Brandberge in Größe von rd. 43 ha und eines Trennstücks südlich der Rabeninsel, 7,45 ha groß, vom Gutsbezirk Lettin auf Grund des preußischen Gesetzes vom 27. 12. 1927 zum 1. 10. 1928. — Die Umgemeindung der ebenfalls gekauften Rabeninsel wurde leider nicht erreicht; sie verblieb im Gemeindebezirk Wörmlitz-Böllberg.

Die Gesamtfläche des Stadtgebietes war durch diesen verschiedenen Zuwachs auf rd. 4876 ha angewachsen. Trotz dieser erfreulichen und notwendigen Vermehrung zeigt ein Blick auf die Karte aber doch den geringen bodenpolitischen Spielraum, den Halle, für die Zukunft gesehen, nachdem es durch die Neubautätigkeit und Grünanlagen viel Gelände verwenden mußte, innerhalb seiner Grenzen zur Zeit besitzt. Ist doch im Süden die Bebauungsgrenze zum Teil schon fast an die Stadtgrenze herangerückt. Bei der erhofften weiteren Entwicklung der Stadt wird diese bemüht sein müssen, ihre jetzt vorhandenen politischen Grenzen zielbewußt auszudehnen.

6. Die städtische Wohnungsbaupolitik

a) Von 1906—1919.

Es war nicht zu übersehen, daß im Jahre 1906 der Mangel an Kleinwohnungen in Halle ein erheblicher war. Der private Bau, grundsätzlich der Träger des städtischen Bauwesens vor dem Krieg, hatte, die Frage der Rentabilität des angelegten Kapitals in den Vordergrund stellend, dieses Gebiet vernachlässigt. Es mußte nun Aufgabe der Stadt sein, diesem Versagen des privaten Baues durch eine aktive Wohnungsbaupolitik zu begegnen. Es waren aber die notwendigen statistischen Unterlagen über die bestehenden Wohnungsverhältnisse Halles erst zu schaffen und zu begutachten. Die Volks-

zählung vom 1. 12. 1905 hatte keine Wohnungszählung gebracht. Durch die Errichtung des statistischen Amts im Herbst 1906, welches die Aufgabe hatte, den Bau- und Wohnungsmarkt ständig zu beobachten, war das Fehlen genauer Bestandszahlen für die Bauten und Wohnungen in der Stadt so deutlich geworden, daß eine städtische Wohnungszählung beschlossen wurde. Diese fand am 11. 5. 1908 als Zwischenzählung in beschränktem Umfange statt, da die Volkszählung vom Jahre 1910 eine Wohnungszählung mit enthalten sollte. Das Ziel war nur die Feststellung des Wohnungsbestands als Unterlage für die jährlichen Zählungen der Leerwohnungen. Inzwischen waren nach hartem Kampfe zwei Stadtbauinspektoren am 30. 6. 1907 angestellt und damit die Förderung einer gesunden Bauweise schon weiter in die Wege geleitet worden. Noch immer aber lehnten die Stadtverordneten die Einsetzung einer Kommission zur Untersuchung der in der Stadt bestehenden Wohnungsverhältnisse und zur Bekämpfung vorhandener Mißstände ab, wie auch der wiederholte Antrag eines Stadtverordneten und des Magistrats (1910), Kleinwohnungen in eigener Regie zu bauen, der Ablehnung bezw. der Vertagung verfiel. Nach langen Bemühungen Rives kam aber Ende 1909 doch ein Ausschuß zustande, der die Frage der Förderung des Kleinwohnungsbaues, etwa durch Hergabe billigen Baulandes oder Kreditgewährung an die Unternehmer, wofür die Stadt Einfluß auf die Mietpreisbildung zu erhalten hätte, prüfen sollte. — Endlich am 20./21. 6. 1910 gelang der große für Halles Bauentwicklung entscheidende Wurf. An diesem Tage beschlossen die städtischen Behörden die Einrichtung einer Wohnungsinspektion; Wohnungspfleger und Wohnungskommission übernahmen die dauernde Verwaltung und Beaufsichtigung des städtischen Wohnungswesens. Sie war der Vorläufer des späteren Wohnungsamts. Als legale Grundlage erschien am 25. 10. 1910 eine „Wohnungsordnung für die Stadt Halle a. d. Saale". Diese stellte die neuen Gesichtspunkte fest, nach denen zur Wahrung der Gesundheit und Sittlichkeit die Aufsicht über die Beschaffenheit der innerhalb des Stadtbezirks Halle a. d. Saale gelegenen Wohn-, Schlaf- und Küchenräume, sowie der dazu gehörigen Nebenräume, ausgeübt werden sollte. Sie enthielt weiter Vorschriften über die Beschaffenheit und Benutzung der Wohnungen. Die Errichtung der Wohnungsinspektion wurde für Halle der Ausgangspunkt einer tatkräftigen, von da an sich entwickelnden, städtischen Wohnungsbaupolitik, die zwar im Kriege erheblich gehemmt wurde, aber nach demselben in ungeahnter Weise und reformierend zur Entfaltung kommen sollte. Sie bot die Unterlagen für alle bodenpolitischen Maßnahmen, welche einer neuen Baugesinnung dienten, und brachte erst die notwendigen Möglichkeiten, die vorherrschende Macht der Bauunternehmer zu unterbinden. Die Wohnungsinspektion widmete sich ihrer Aufgabe mit allem Eifer. Systematisch und auf Grund von Anzeigen hin wurden in den folgenden Jahren durch die Wohnungspflegerin die Wohnungen der verschiedenen Stadtteile, zuerst die ältesten (1910—1912), auf ihre Mängel hin untersucht, von der Stadtmitte beginnend. Die Ergebnisse waren schlimmer als erwartet.

Von den 1910/11 besichtigten Wohnungen waren 11,21% überfüllt;
Von den 1911/12 besichtigten Wohnungen waren 26.80% überfüllt;
Von den 1912/13 besichtigten Wohnungen waren 42,10% überfüllt;
nach Mängelabstellung waren 30,70% überfüllt;
Von den 1913/14 besichtigten Wohnungen,
(bes. südl. Industrieviertel) waren 25,48% überfüllt;

Die Zahl der unzulässigen Räume dieser Jahre ging in die Tausende. Naturgemäß traten all diese Mängel in den älteren Wohngebieten weit mehr zu Tage als in den neueren Stadtteilen. Die Berichte der Wohnungsinspektion brachten erschreckende Einzelheiten besonders über die unhygienischen und gesellschaftlich anormalen Zustände in den überfüllten Wohnungen. Inwieweit da durch Unterlassungen gesündigt worden war, zeigt ihre Feststellung 1910/11, daß in den untersuchten Elendsquartieren der Altstadt die Säuglingssterblichkeit in den Jahren 1904 bis 1908 das erschreckende Ausmaß bis zu 40 % angenommen hatte. —

Die Wohnungsinspektion hat im Rahmen ihrer Kompetenz das Mögliche getan, die bedenklichen Mißstände im Halleschen Wohnungswesen zu beseitigen oder zu mindern. Sie hat auch beachtliche Erfolge erzielt, doch konnte sie die Wunde nur äußerlich behandeln und das Problem der Wohnungsnotbekämpfung mit all seinen technischen, ökonomischen und ethischen Wechselbeziehungen nicht lösen. Sie zeigte aber den Behörden und der städtischen Öffentlichkeit den ganzen Umfang der Schäden, den die bisher herrschende und geduldete Baugesinnung geschaffen hatte. Es ist daher nicht verwunderlich, wenn der Gartenstadt- und Eigenheimgedanke um 1910 auch in Halle feste Wurzeln faßte. Es war demgemäß zur Gründung gemeinnütziger Baugesellschaften gekommen, unter denen besonders der Bauverein für Kleinwohnungen hervorzuheben ist, der mit städtischer Hilfe (städtische Hypotheken) in zwei Jahren im Süden und Norden der Stadt 380 Wohnungen erbaute.

Da das private Unternehmertum an dem Bau von Kleinwohnungen (2—3-Zimmer-Wohnungen) uninteressiert blieb, wurde das Eingreifen der Stadt zur gebieterischen Notwendigkeit. Rive mußte aber unter der ganzen Periode des Dreiklassenwahlrechts immer wieder um die Anerkennung dieser Idee kämpfen. Die Stadt senkte nun die den Kleinwohnungsbau zu sehr hemmenden Straßenausbaukosten und entschloß sich nach wiederholten Vorstellungen des Magistrats in Verbindung mit der Wohnungsinspektion und Wohnungskommission endlich doch zu einem weitgehenden Schritte zur Behebung der Wohnungsnot. Es kam damit zu dem Beschlusse der städtischen Behörden vom $\frac{11./25.5.1914}{3.6.1914}$ „betr. die Maßnahmen der Stadt Halle a. d. Saale zur Förderung des Baues von Kleinwohnungen", was der erste ernsthafte und weiterwirkende Schritt auf dem Gebiete einer aktiven städtischen Wohnungspolitik war. Diese Maßnahmen sollten zunächst für die Kleinwohnungen gelten, die bis zum 1. 4. 1920 beziehbar wurden. Bis auf weiteres wollte man jedoch von der Errichtung von

Kleinwohnungsbauten (wie eines Ledigenheimes) durch die Stadt selbst absehen.

Die städtische Förderung betraf grundsätzlich gleichmäßig die gemeinnützigen Bauvereinigungen und private Bauunternehmer, die den Bau von Kleinwohnungen vornehmen wollten. Als Vergünstigungen, die die Stadt denselben gewährte, waren solche unmittelbarer und mittelbarer Art vorgesehen [10]). Die ersteren waren folgende:

1. Die Bereitstellung billigen Bodens aus städtischem oder privatem Besitz zu Eigentum oder in Erbbaurecht mit Vorbehalt des Wiederkaufs oder Verkaufsrechts, wobei städtisches Gelände evtl. nur zum Selbstkostenpreise hergegeben werden sollte. Bis zu $^9/_{10}$ des Kaufpreises konnten gegen entsprechende Sicherheit und Verzinsung in Raten gezahlt oder gestundet werden.
2. Unterstützung bei Beschaffung der Grunderwerbs- und Baukapitalien,
   a) durch Bürgschaftsübernahme für Kapitalien der Landesversicherungsanstalt Sachsen-Anhalt oder anderer öffentlichrechtlicher Anstalten bis zu 80 % der entstehenden Grunderwerbsbaukosten.
   b) Möglichste Gewährung von mündelsicheren ersten tilgbaren Hypothekendarlehen aus Mitteln der Städtischen Sparkasse und anderen städtischen Kassen zu mäßigem Zinsfuß und zu einem von Fall zu Fall festzusetzenden Tilgungssatze.
   c) Gewährung von 2. Hypotheken über die Mündelsicherheit hinaus bis zu 85 % der entstandenen Grunderwerbs- und Baukosten und zwar zu mäßigem Zinsfuß und mit bestimmten Tilgungssätzen (mindestens 1 %), vorausgesetzt, daß die erste Hypothek entweder von der Städtischen Sparkasse oder einer anderen öffentlichen Anstalt oder Körperschaft gegeben wurde oder wenigstens unkündbar war und mit mindestens $^1/_4$ des ursprünglichen Betrages getilgt werden mußte.
   d) Übernahme von Geschäftsanteilen gemeinnütziger Bauvereine.
3. Begünstigungen bezüglich der Straßenausbau- und Kanalisierungskosten.

Sicherungsvorschriften waren vorgesehen: Sicherung des baulichen Zustands, keine Wohnungszusammenlegungen, Umbauten, Mietserhöhungen etc. Die Möglichkeiten, die allgemein den Zweck als Kleinwohnung veränderten, wurden ausgeschaltet. Die Stadt behielt sich auf eine bestimmte Anzahl von Jahren von der Baufertigstellung ab ein dingliches Vorkaufsrecht, evtl. Wiederkaufsrecht (bei ehem. städtischem Boden) vor.

Bei Erbbauverträgen sollten sinngemäße Vereinbarungen getroffen werden.

Als mittelbare Maßnahmen waren festgesetzt:

1. Bereitstellung reichlichen baureifen Geländes, insbes. in den Vororten und zwar im einzelnen:

[10]) Siehe Verw.-Ber. v. 1914/15, S. 333.

a) durch fortgesetzten Erwerb von Baugelände zu angemessenen Preisen,
b) durch rasche und reichliche Aufstellung von Bebauungsplänen,
c) durch vorzeitige Herstellung von neuen Straßen, Beschaffung der Vorflut usw.

Dem mußte sich

2. eine angemessene Verkehrspolitik anpassen,
3. unentgeltliche rasche Bearbeitung und Hilfe bei der Ausarbeitung der Bauprojekte,
4. periodische Veranstaltung statistischer Erhebungen über die Bewegung des Wohnungsmarktes, insbes. über die Zahl der leerstehenden Wohnungen.

Es ist ersichtlich, daß diese Förderung, des gemeinnützigen Wohnungsbaues besonders, nur von einer städtischen Verwaltung durchzuführen war, die den dazu notwendigen Boden auch zur Verfügung hatte. Daß dies in der Tat der Fall war, verdankte die Stadt jenem zähen und erfolgreichen Kampf Rives um die Vermehrung des städtischen Grundeigentums.

Leider konnten die Maßnahmen infolge des Krieges nicht in dem gewünschten Ausmaße zur Auswirkung kommen; erst nach diesem konnte sie wieder einen wertvollen Ausgangspunkt der städtischen Wohnungsbaupolitik bilden. Die Förderungsmaßnahmen an sich wurden fast reibungslos durchgeführt. So wurden noch vor dem Kriege (1914) die Bauvorhaben des Halleschen Bauvereins e. G. m. b. H. und des Bauvereins für Kleinwohnungen unterstützt. — Noch war das Verfahren aber schwerfällig, da in jedem einzelnen Falle der beantragten Unterstützung die städtischen Behörden ihre Zustimmung geben mußten. Doch die Stadt lernte.

Durch die im Krieg neu auftretenden und nach demselben noch zu erwartenden städtischen Aufgaben auf dem Gebiete des städtischen Wohnungswesens wurde es in den letzten Krisenjahren deutlich, daß die Wohnungsinspektion den neuen Ansprüchen nicht mehr genügte. In den beiden ersten Kriegsjahren war das Wohnungswesen zurückgedrängt worden. Die Wohnungsinspektion hatte ihre Tätigkeit eingestellt; eine relativ große Zahl unvermieteter Wohnungen war vorhanden, und sie glaubte vorerst, im Frieden erst wieder aktiv werden zu können. Doch entwickelte sich die Lage ganz anders, da die Bautätigkeit, von Wohnungen der ersten Kriegszeit abgesehen, ein völliges Ende gefunden hatte, sodaß der erwähnte Wohnungsvorrat immer mehr zusammenschmolz. Vor dem Kriege standen im Durchschnitt ca. 1,15 % aller vorhandenen Wohnungen leer . In der ersten Kriegszeit nahm dieser Satz noch zu, da viele Hausstände aufgegeben wurden. Im Jahre 1914 erfolgte zwar keine statistische Erhebung, doch die Zählung von 1915 ergab 1047 Leerwohnungen gegen 653 des Jahres 1913 (1,46 : 2,37 %). Aber schon 1916 sank der Bestand auf 964 (2,23 %) Leerwohnungen. Die Zählung vom 1. November 1917 ergab die Abnahme derselben auf 569 (1,37 %), wobei besonders die Klein-

wohnungen fehlten (noch 360), deren Zahl sich ständig weiter verringerte.

Diese Entwicklung und das erwartete große Wohnbedürfnis nach dem Kriege — mit Hilfe der am 5. 12. 1917 durchgeführten Volkszählung rechnete man mit einem Wohnungsbedarf von rd. 8000 Wohnungen - ließ erkennen, daß der bisherige Wohnungsmangel der Stadt sich in eine Wohnungsnot verwandeln würde. Somit war ein Ausbau der bisherigen Einrichtungen für das Wohnungswesen unbedingt erforderlich. Die Wohnungsfrage als wirtschafts- und sozialpolitisches Problem war allgemein anerkannt; auch der Staat wies auf die intensive Beteiligungsnotwendigkeit der Gemeinden zu ihrer Lösung hin. Das hohe Ziel mußte sein, jedem Staatsbürger eine gesunde, räumlich ausreichende und ordentliche Wohnung zu geben, die seinen ökonomischen Verhältnissen entsprach. — Rive war sich der Schwierigkeiten bewußt. Es galt, „nur das Erreichbare zu erstreben, um so dem Ziele näher zu kommen“ [11]).

Auf Grund des Gemeindebeschlusses vom 25. 3. 1918 wurde am 1. 4. 1918 ein Wohnungsamt gegründet, welches der zielbewußten, systematischen Zusammenfassung aller Fragen des Wohnungswesens dienen sollte. Die Verwaltung unterlag der Wohnungsdeputation. Es folgten die Polizeiverordnung über Wohnungsanmeldung vom 13. 5. 1918, die Verordnung über Maßnahmen gegen den Wohnungsmangel vom 14. 11. 1918 (Nichtabbruch, Nichtverwendung von Wohnungen zu gewerblichen Zwecken), die Verordnung wegen Mietpreisschutz, Mietverhältnisschutz etc. Die unmittelbaren Maßnahmen zur Beschaffung neuer Wohnungen beschränkten sich bei den damaligen schweren Verhältnissen vorerst auf den Ausbau vorhandener Dachgeschosse, Niederlageräume und dergleichen, für welche sogenannte städtische Überteuerungszuschüsse geleistet wurden. Durch Gemeindebeschluß vom 12. 8. 1918 wurde ein Fonds von M 100 000,— für Bauzuschüsse gegründet. Zunächst konnten hierdurch 10 Wohnungen geschaffen werden. — Die Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaus wurde durchaus nicht außer acht gelassen. Das galt besonders für drei Bauprogramme des Bauvereins für Kleinwohnungen mit 127 Wohnungen. — Am 6. 12. 1918 beschloß aber die Stadt, in eigner Regie 80 Einfamilienhäuser auf dem oberen Roßplatze zu errichten. Erst am 27. 10. 1919 jedoch konnte das erste Haus der allerdings sehr häßlichen und primitiven Kleinwohnhäuseranlage bezogen werden.

Insgesamt waren seit Bestehen des Wohnungsamts bis zum 31. 3. 1919 702 neue Wohngelegenheiten entstanden. Damit war zwar eine gewisse Entlastung des Wohnungsmarktes erzielt, doch konnte diese nach dem Umfang der bestehenden und zu erwartenden Wohnungsnot in keiner Weise genügend sein.

b) Von 1919—1933.

Wohnungsnot und Zwangswirtschaft.

Abgesehen von dem Bedarf an Kleinwohnungen konnte in Halle bis zum Kriegsende die Nachfrage nach Wohnungen befriedigt werden.

[11]) Siehe Verw.-Ber. v. 1918, S. 318.

Danach änderte sich das, ohne die Stadtverwaltung aber zu überraschen, in erschreckendem Umfange. Es entstand eine Wohnungsnot, die die Stadt über den normalen Durchschnitt der Nachkriegszeit hinaus belastete, und zu deren Bekämpfung die Gemeinde ihr ganzes Können einsetzen mußte. — Die Wohnungszwangswirtschaft mit allen ihren Schattenseiten mußte, erst allmählich gelockert, an die Stelle des freien Wohnungsmarktes treten. Die gesetzliche Grundlage dafür gab, nachdem schon die Verordnung zur Behebung der dringendsten Wohnungsnot vom 15. 1. bezw. 9. 12. 1919 erlassen war, das Reichswohnungsmangelgesetz vom 26. 12. bezw. 24. 12. 1923 ab. Die Durchführung wurde in Preußen den Gemeinden überlassen, die damit im allgemeinen ihre Wohnungsämter betrauten. So auch in Halle.

Im Berichtsjahr 1918 [12]) stellte sich die neue Nachfrage nach Wohnungen auf 6620, davon wurden befriedigt 1669, so daß eine unbefriedigte Nachfrage von 4951 Wohnungen verblieb, — 1920 trat ein Neubedarf von 6927 Wohnungen hinzu; von dem nunmehrigen Gesamtbedarf konnten zwar 3114 Wohnungssuchende zufriedengestellt werden, jedoch verdoppelte sich die unbefriedigte Nachfrage fast mit 8764 Wohnungen. Angeboten waren 1919 1520 Wohnungen und 1920 1992 Wohnungen. Der Gesamtzugang betrug 1521 (1919) und 973 Wohnungen (1920). In den Jahren 1921 und 1922 war die allgemeine Bautätigkeit reger als vorher, fiel 1923 aber wieder ab. Sie war beherrscht durch die Beschaffung von Kleinwohnungen und die Vergrößerung und bauliche Umänderung von Fabrikbetrieben, litt aber unter den hohen Materialkosten und den Notverhältnissen der Zeit; somit erreichte die Neubautätigkeit in der Stadt 1921—1923 bei weitem nicht den durchschnittlichen Stand der Vorkriegsjahre. — Die Nachfrage nach Wohnungen wurde 1921 durch günstige Beschäftigungsmöglichkeiten in der Stadt und 1923 durch unterzubringende Ruhrflüchtlinge vermehrt. Die Wohnungssuchenden betrugen Ende März 1922 10 324; Ende März 1923 10 282 und Ende März 1924 11 841. Dieser Stand der Wohnungsnot war katastrophal. Allerdings kann die Wohnungsnachfrage mit dem tatsächlichen Fehlbetrag an Wohnungen nicht gleichgesetzt werden. Dieser ergibt sich erst durch die Gegenüberstellung der Zahl der vorhandenen Wohnungen mit der der bestehenden Familienhaushaltungen. Eine solche [13]) ergab für den 1. 10. 1923 einen ungedeckten Wohnungsbedarf von 5350 Wohnungen (49 425 Wohnungen für 54764 Familienhaushaltungen). Das Gesamtangebot fiel in den Jahren 1921 bis 1923 von 2682 über 2520 auf 1994; ein Drittel der angebotenen Wohnungen waren dabei „Ausgleichswohnungen", d. h. solche, deren Inhaber andere Wohnungen zugewiesen werden mußten. Sie stellten keinen Gewinn für den Wohnungsmarkt dar.

Nach der Inflation erreichte die allgemeine Bautätigkeit fast den Vorkriegsdurchschnitt. Die Steigerung der Mieten wirkte durchaus nicht belebend; sie erhöhte nur das Angebot möblierter Zimmer.

[12]) Siehe Verw.-Ber. v. 1919 und 1920, S. 55.

[13]) Untersuchung des Leiters des Wohnungsnachweises in der Zeitschrift f. d. Wohnungswesen 1924, Heft 1, 2.

Das Angebot von Leerwohnungen ging von 1533 (1924) weiter auf 1450 (1925) zurück, obwohl es 1924 und 1925 durch mit Hauszinssteuermitteln erbauten bezw. geförderten Neubauwohnungen (142 und 377) erhöht werden konnte. — Die Schuld an diesem Nachlassen trug vor allem die damalige Lockerung der Zwangswirtschaft. — Zur Entlastung des Wohnungsamtes führte die Stadt daraufhin am 24. 11. 1924 das System des Freischeinverfahrens für zweiräumige Wohnungen ein[14]), was zwar das städtische Vermietmonopol lockerte, aber sich als erfolgreich erwies und zum 1. 4. 1925 daher auf Wohnungen aller Größengruppen ausgedehnt wurde.

Die Nachfrage, d. h. der subjektive Wohnungsfehlbetrag[15]), stellte sich am Ende des Berichtsjahres 1924 auf 11 996 und 1925 auf 12 141 Wohnungen. Der objektive Wohnungsbedarf (der von Familien ohne Wohnung) wurde durch die am 3. 5. 1925 in Halle durchgeführte Wohnungszählung mit 5564 Wohnungen für diesen Zeitpunkt festgestellt; von 100 Haushaltungen waren 10,1 v. H. ohne eigne Wohnung[16]). 1926 wurden dem Wohnungsmarkt durch eine erhöhte, regere Neubautätigkeit unter Inanspruchnahme von Hauszinssteuermitteln 73,6 v. H. mehr Wohnungen zugeführt als 1925. Das Gesamtangebot von Leerwohnungen stieg damit von 1450 auf 1974 Wohnungen = 36,1 v. H., damit eine aufsteigende Linie anzeigend. Die Wohnungsnotverordnung für den Stadtkreis Halle vom 22. 10. 1926 faßte das bestehende Wohnungsnotrecht zusammen. — Durch den Kauf der Grundstücke Fährstraße 1—2, Gr. Wallstraße 16, 38, Magdeburger Straße 39, Schülershof 11a, Schulberg 7, Burgstraße 56, Trödel 4, 5, Belfortstraße 1a, Gr. Steinstraße 49/50, Fleischerstraße 17, Kl. Wallstraße 3, 4, Bahnhofstraße 2a, Kapellengasse 3 und Talstraße 2, 3 brachte die Stadt 1926 zugleich 116 Altwohnungen in ihre Hand.

Die Wohnungsbautätigkeit wuchs 1927 außerordentlich. Die am 16. 5. 1927 durchgeführte Reichswohnungszählung zur Ermittlung des Wohnungsfehlbetrags ergab für Halle 4798 wohnungslose Haushaltungen (8,6 % aller vorhandenen gegen 10,1 % im Jahre 1925). Damit war Halle aber noch immer die Stadt der größten Wohnungsnot im Regierungsbezirk Merseburg. Bis damals hatte die Bevölkerung der Stadt von 1910 an um 11 %, die Haushaltungen aber um 27 % zugenommen. In einer Sonderzählung der Wohnungssuchenden wurden wieder 4613 wohnungslose Familien und 1822 Wohnungsinhaber, welche eine andere Wohnung suchten, festgestellt — ein ähnliches Ergebnis. — Auch weiterhin lag das Schwergewicht bei den kleinen Wohnungen. Die Zahl der angebotenen Wohnungen belief sich 1927 auf 1816. Das Angebot stieg 1928 um 51,1 %, dabei das

[14]) Wohnungssuchende, denen das Wohnungsamt eine blaue Ausweiskarte ausstellte, konnten jene Räume freihändig anmieten; die Vermietung war nach der Anmeldung der freiwerdenden Wohnungen innerhalb 8 Tagen bei Genehmigung des Wohnungsamts möglich.

[15]) Enthaltend auch die gewünschte wohnliche Veränderung der Familien mit eigner Wohnung.

[16]) Dazu mußte mit einem jährlichen Mehrbedarf von 600—800 Wohnungen gerechnet werden.

an Altraum um 27,1 % und an Neuraum um 101,2 %: insgesamt entlasteten 2694 Wohnungen den Markt, wohingegen bei dem Wohnungsnachweis in jenem Jahre eine neue Nachfrage von 3411 Wohnungen angemeldet wurde. Im Dezember 1927 ergab sich noch immer ein objektiver Wohnungsfehlbetrag von 4000 Wohnungen, der sich um 600 Wohnungen für seit langem als sanierungsreif angesehene Altwohnungen und den laufenden Bedarf von rd. 700 Wohnungen je Jahr erhöhte. Daher beabsichtigte die Stadtgemeinde, in den nächsten fünf Jahren die Zahl der Neubauwohnungen von 1200 jährlich, wie bisher, auf 1600 zu bringen. Sie verzichtete dabei noch auf die Erreichung des Friedenszustandes, da die Zahl der Haushaltungen ohne eigne Wohnung sich dabei auf 15 % (5 % vor dem Kriege) stellte, und der Leerwohnungsbestand unberücksichtigt blieb.

Nach wie vor standen die Kleinwohnungen (bis 3 Räume inkl. Küche; Miete nicht über RM 500,—) im Vordergrunde der Nachfrage (68 %). Das Wohnungsangebot, seit Jahren wachsend, betrug 1929 plus 17,4 %, d. h. 3160 Wohnungen. Jener Wohnungsfehlbetrag vom Dezember 1927 konnte bis Ende März 1930 auf 3500 Wohnungen (Kleinwohnungsbedarf: 67,6 %) gesenkt werden. — Das Gesamtangebot sank in letzterem Jahre auf 2767 Wohnungen; demgegenüber betrug der Wohnungsfehlbetrag Ende Dezember 1930 noch rd. 3000 Wohnungen (81 % Kleinwohnungsbedarf) außer einem laufenden Zuwachs von 800 Wohnungen und dem von 600 Wohnungen für sanierungsreife Altwohnungen.

Das Jahr 1931 wies infolge der ungünstigen Wirtschaftslage eine rückläufige Bewegung im Wohnungswesen auf, was sich hinsichtlich der Neubautätigkeit besonders ausgewirkt hatte. Das Angebot an kleinen und billigen Mittelwohnungen blieb weiterhin völlig unzureichend, besonders da die Zahlungsfähigkeit der breiten Volksschicht zusammengeschrumpft war und nach solchen verlangte. Das Gesamtangebot an Wohnungen betrug 1931 2037 Wohnungen; der Gesamtfehlbetrag belief sich Ende Dezember 1931 auf 3463 Wohnungen ohne den laufenden und den Sanierungsbedarf. Nachdem schon in den Jahren 1926, 1927 und 1929—31 die öffentliche Wohnraumbewirtschaftung zunehmend gelockert worden war, nahm sie mit dem 31. 3. 1933 durch das Außerkrafttreten des Wohnungsmangelgesetzes ein völliges Ende.

Im letzten Jahre 1932/33 wurde mit nur 1898 Wohnungen das Angebot an Altwohnungen ausgewiesen. Der Wohnungsbedarf stieg demgegenüber wieder, da die Bautätigkeit fast völlig daniederlag. Ende Dezember 1932 war er mit 3759 Wohnungen wieder über den Stand von Dezember 1930 (3621) gestiegen. Dazu kam noch der jährliche Zusatzbedarf von etwa 700 Wohnungen, seit 1931 zurückgehend, und der dringende Bedarf an rd. 600 Ersatzwohnungen in der Altstadt als drittes Element des Wohnungsbedarfs. Jener laufend hinzutretende Bedarf entstand durch die außerordentliche Entwicklung des mitteldeutschen Gebiets (besonders Leunawerk) im und nach dem Kriege, welche die Einwohnerzahl Halles, als Zentrum, verstärkte, da

die Großindustrien damals noch nichts für die Ansiedlung ihrer Arbeiter in der Nähe der Arbeitsstätte taten.

Durch die Wirtschaftsnot hatte sich die erfreuliche Entwicklung im städtischen Wohnungswesen wieder in eine rückläufige, besonders auf dem Kleinwohnungsmarkte, verwandelt, sodaß die Situation durchaus ernst war. Die Absicht der Stadtgemeinde, von 1928 ab mit dem Bau von 1600 Wohnungen jährlich die Wohnungsnot bis auf ein geringes Maß zurückzuführen, scheiterte zuletzt nicht an dem guten Willen, sondern an den Verhältnissen. Trotzdem sind die Erfolge in der Bekämpfung der Wohnungsnot ganz außerordentliche gewesen. Vergessen wir nicht, daß der Wohnungsbau durch den Krieg und später die Inflation hinter der natürlichen Entwicklung der Haushaltungen so sehr zurückgeblieben war, und daß der Vorsprung der letzteren nur unendlich schwer aufgeholt werden konnte.

Um diese Wohnungsnot zu beheben, führte die Stadtverwaltung in der Nachkriegszeit eine Fülle von Maßnahmen durch.

Zu Anfang versuchte sie das unzureichende Angebot regulär freiwerdender Wohnungen durch Beschlagnahme von solchen, Wohnungsteilung und durch Neubauten zu erhöhen, welch letztere insbesondere, unter Bewilligung von Bauzuschüssen, durch den gemeinnützigen Wohnungsbau zur Ausführung kamen. Durch diese „Rettung", Ausbau und Beschlagnahme von Wohnungen wurden 1919—1920 1317 und 1920/21 943 Wohnungen gewonnen.

Auch 1921—1923 entstanden durch Teilung von Großwohnungen und Ausbau usw. in vorhandenen Häusern auf Veranlassung und Kosten des Wohnungsamtes 409 Notwohnungen; die Förderung der Teilung von leerstehenden Großwohnungen wurde 1931/32, als die Neubautätigkeit erlahmte, wieder neu aufgenommen, blieb aber ohne großen Einfluß, da Halle eine typische Kleinwohnungsstadt ohne viele Großwohnungen ist.

Am 30. 9. 1921 beschloß die Wohnungsdeputation die Gewährung von Umzugsbeihilfen an Familien, die durch Zusammenziehen eine Wohnung freimachte, und gestattete die Ablösung vorgenommener Zwangseinquartierung durch Geld oder Neubau. Die Lücke, die die Umwandlung von Wohn- in Geschäftsräume in der Zwangswirtschaft bot, wurde dadurch geschlossen, daß diese von der Stellung einer entsprechenden Wohnraumersatzfläche abhängig gemacht wurde (Beschluß vom 30. 6. 1922). — Der Belebung der privaten Bautätigkeit sollte die Freistellung von Neubaugrundstücken beim ersten Verkauf von dem gemeindlichen Zuschlag zur Grunderwerbssteuer in dem Falle dienen, daß der ersparte Betrag innerhalb eines Jahres nach der Steuerfälligkeit zur Wohnungsvermehrung im Stadtgebiet verwendet wurde. (Beschluß der Wohnungsdeputation vom 25. 4. 1924.)

Gemeindliche Bauten.

Zur Behebung der Hallischen Wohnungsnot war vor allem aber der Neubau von Wohnungen nötig. Durch eigene Bauten ging die Stadtgemeinde nach dem Kriege hierbei führend voran. Bald nach demselben wurden die Einfamilienhäuser auf dem Roßplatze fertig-

gestellt; sie gingen 1923/24 aus der Verwaltung der Stadt in die der neugegründeten Wohnungsgenossenschaft Roßplatz über. — 1919/20 beschränkte sich die Stadt noch auf den Ausbau in folgenden Privatgebäuden: Merseburger Straße 152, Magdeburger Straße 5, Neunhäuser 3, Kl. Sandberg 11, Hochstraße 17, Steg 8, Weingärten 11; auch in der Burg Giebichenstein wurden zwei Wohnungen erneuert (Notstandsbauten). — Auch 1921—1923 wurden auf städtische Kosten durch Teilung von großen Wohnungen, Ausbau vorhandener Gebäude, folgende Notwohnungen geschaffen:

Im Berichtsjahr 1921:	334
Im Berichtsjahr 1922:	54
Im Berichtsjahr 1923:	121
Das sind die schon erwähnten	409 Notwohnungen

Durch Umbau in städtischen Grundstücken gewann man ebenfalls innerhalb des Stadtbezirks 15 und außerhalb desselben (Brauhaus Beesen) 5 Wohnungen.

Gleichzeitig aber ging die Stadtgemeinde zum Bau von Neubauwohnungen in eigener Regie über. Folgende Tabelle gibt darüber Auskunft:

Gemeindliche Wohnungsneubauten von 1921—1923[17])

Baubeschluß der städtisch. Körpersch.:	Lage der Neubauten:	Anzahl d. Wohn.	bezugsfertig im:	Bemerkungen:
25. 1. 1921 / 7. 3. 1921	Riedelstr.	42	12. 21—4. 22	7 Sechsfamilienhäuser
	Hübnerstr.	30	12. 21—5 22	5 Sechsfamilienhäuser
	Freiimfelderstr.	24	12. 21 2. 22	4 Sechsfamilienhäuser
4. 4. 1921	Bölckestr	8	Juli 1922	2 Einfamilienhäusergr. zu je 4 Häusern
4.10. 1921 / 17.10. 1921	Staudestr.	6	Januar 1923	je 1 Sechsfamilienhaus
	Hübnerstr.	6		
8. 6. 1922 / 15. 6. 1922	Adolfstr.	12	Sommer 23	2 Sechsfamilienhäuser
	Weisestr.	18		3 Sechsfamilienhäuser
5.12. Mag. Beschl	Weisestr.	12	Oktober 23	2 Sechsfamilienhäuser [Flüchtlingswohnungen]
23. 2. 1923 / 12. 3. 1923	Merseburger Str.	12	Oktober 23	2 Sechsfamilienhäuser [Rentnerheim]
9. 1. 1923	Baumweg	12	Sommer 23	Einfamilienhaus über v. d. Siedlungs-Genossensch. „Südende" [fr. Stahlh.]
18. 1. 1923	Barbarastr.	15	Frühjahr 23	übernommen vom Halleschen Bauverein
24. 4. 1923 / 30. 4. 1923	Kohlschütterstr.	23	Januar 24	—
	Humboldtstr.	6	Februar 24	Einfamilienhäuser
	Weisestr.	24	April 24	4 Sechsfamilienhäuser
26. 6. 1923 / 27. 6. 1923	Weisestr.	24	Sommer 24	4 Sechsfamilienhäuser
274 Wohnungen				

[17]) Siehe Verwalt.-Ber. d. Stadt Halle von 1921—23, S. 25.

Der Bau städtischer Wohngebäude aber füllte auch die Berichtsjahre 1924—1927, worüber folgende Tabelle aussagt[18]) [19]) [20]):

Die städtischen Wohnungsneubauten in den Berichtsjahren 1924—1927

Baubeschluß der städtisch. Körpersch.	Lage der Neubauten	Anzahl d Wohn	bezugsfertig im	Bemerkungen:
23.11. 20.12. 1923	Weiseſtr. u. Koßbachſtr.	21	Herbſt 24	3-geſchoß. Bauten
do. u. 15. 2. u. 10. 3. 24	Siedl. Gelände ſüdl. Art. Kaſ.	56	Nov. 24 bis März 25	Einfamilienhäuſer
15. 2. 10. 3. 1924	Friedenſtr.	5	Febr. bis April 25	Einfamilienhäuſer
22. 4. 28. 4. 1924	Artill. Str.	108	März bis Mai 25	3-geſchoß. Bauten
27. 5. 1924	Kuhntſtr.	4	Sommer 25	Vierfamilienhaus
27. 5. 1924	Pauluſsſtr.	1	Sommer 25	Einfamilienhaus
13. 2. 21. 3. 1925	II. Bauabſchn. Artill. Str.	78	Frühjahr 25	6 Sechsfamilienhäuſer 6 Siebenfamilienhäuſer
24. 3. 1925	Gut Beeſen	5	Oktober 25	Arbeiter Wohnhaus
6.10. 11.10. 1925	III. Bauabſchn. Artill. Str.	84	Sommer 26	14 Sechsfamilienhäuſer
26. 1. 8. 2. 1926	Merſebg. Str.	28	Januar bis Februar 27	3-geſchoß. Bauten
2. 2. 8. 2. 1926	Auenſtr.	48	Januar bis Februar 27	3-geſchoß. Bauten
2. 2. 8. 2. 1926	Auenſtr.	30	Januar bis Februar 27	3-geſchoß. Bauten
19. 2. 10. 3. 1926	Cäcilienſtr.	2	15. März 27	2-geſchoß. Zweifamilienh.
26.10. 1926 24. 1. 1927	Auenſtr.	48	1. Oktob. 27	3-geſchoß. Bauten
14. 1. 24. 1. 1927	Kleiſtſtr.	14	1. Febr. 28	je ein 3- und 4-geſchoß. Haus
1. 3. 7. 3. 1927	Benkendorf. ſtr.	2	15. Febr. 28	Einfamilienhäuſer
14. 1. 24. 1. 1928	Wörmlitzerſtr.	18	1. Mai 28	3-geſchoß. Doppelhaus
23. 6. 4. 7. 1927	Mötzlicherſtr.	48	1. Juni 28	3-geſchoß. Bauten

[18]) Siehe Verwalt.-Ber. d. Stadt Halle von 1924 und 1925, S. 21—22.
[19]) Siehe Verwalt.-Ber. d. Stadt Halle von 1926, S. 19.
[20]) Siehe Verwalt.-Ber. d. Stadt Halle von 1927, S. 23.

Bei den in den letzten Jahren 1927 und 1928 bezugsfertigen Neubauten handelt es sich vor allem um Klein- und Kleinstwohnungsbauten.

1924/25 waren auch noch 61 Notwohnungen hergestellt worden; durch Umbau des ehemaligen Gräb'schen Fabrikgrundstücks Steg 7/8 konnten 21 Behelfwohnungen hergerichtet werden.

Seit 1928 schränkte die Stadtgemeinde ihren Anteil an der Wohnungsbautätigkeit aus finanziellen und verwaltungstechnischen Gründen ein. Nachdem die Baupruppen von 1927/28 an der Wörmlitzer Straße (18 Wohnungen) und Mötzlicher Straße (48 Wohnungen) fertiggestellt waren, wurden also gemeindliche Wohnungsneubauten bis Ende März 1933 nicht mehr ausgeführt. Die Stadtgemeinde trat nur noch dort ein, wo besondere Zwecke zu erfüllen waren. So wurde von ihr die Erweiterung des Familienobdaches Weingärten durchgeführt, welches obdachlos gewordenen Familien vorübergehend Notunterkunft bieten mußte, und sie unterstützte das Hospital St. Cyriaci et Antonii ebenfalls bei seinem Erweiterungsbau. Es war auf die Dauer nicht möglich, den Wohnungsbau in so starkem Maße durch die Stadt selbst zu betreiben. Sie wollte nur die dringendste Wohnungsnot, auch für ihre eigenen Beamten, Angestellten und Arbeiter, beheben und war sich bewußt, hier aktiv eingreifen zu müssen. Mit dem Bau städtischer Wohnungen erschöpfte sich der Kampf der Stadt gegen das Hallische Wohnungselend keineswegs. Sie wurde auch in der ganzen Nachkriegszeit die Hauptträgerin der sonstigen Förderung des Hallischen Wohnungsbaues und führte als solche eine Unzahl von Maßnahmen durch, welche die städtische Wohnungsbaupolitik jener Zeit weiterhin in sich schloß.

Landabgabe

Zu diesen Förderungsmaßnahmen gehörte in erster Linie die Zurverfügungstellung von städtischem Grund für Wohnbauzwecke[21]), vor allem an die gemeinnützigen Bauvereine. Die Stadt verkaufte Boden zu niedrigen Preisen unter Vorbehalt des Wiederkaufsrechtes bei Nichtbebauung und gab solchen auch in Erbbau zu einem Zinsfuß von $2\,^1/_2$—$3\,^1/_2$ % der reinen Bodenkosten ab. Diese Maßnahmen gestatteten es, die Baukosten in ihrer Gesamtheit weit niedriger zu halten, als es bei der geübten aufgelockerten Bauweise sonst moglich gewesen wäre. Mit den Krisenjahren minderte sich die Abgabe von städtischem Bauland. 1931/32 fanden nur noch Veräußerungen an private Bauherren statt, nicht mehr aber an gemeinnützige Baugenossenschaften, da diese durch den starken Mietausfall infolge der großen Arbeitslosigkeit und infolge der völligen Sperrung der Mittel aus dem Hauszinssteueraufkommen nicht mehr die Finanzkraft zu Landkäufen hatten. In unserm letzten Jahre (1932/33) verkaufte die Stadt nur noch 3 Baustellen.

[21]) Siehe Grundeigentumspolitik; auch Art. „Grundeigentum" in d. Verwaltungsberichten der Nachkriegszeit.

Die Bestellungen von Erbbaurechten für den Wohnungsbau gingen auf die Verordnung über das Erbbaurecht vom Januar 1919 zurück. Demgemäß vergab die Stadt im Erbbau:

Ende des Berichtsjahrs	an städtischen Grundstücken waren Erbbaurechte bestellt zugunsten von		davon umfaßte Fläche in ha
	Baugenossenschaften	Privatpersonen	
1923	5	—	8.49.12 [22]
1924	5	1	11.92.77
1925	7	1	18.08.56
1926	1	—	1.40.50
1927	4	—	3.07.69 [23]
1928	3	—	1.60.61 [24]
1929	2	—	—.43.64 [25]

In den Jahren 1930 und 1931 wurden weder an Genossenschaften noch an Private neue Erbbaurechte bestellt, dagegen wurde 1930 der Stadtgemeinde selbst vom Hospital St. Cyriaci et Antonii an dessen Grundstück am Krähenberg und an der Westlichen Ladenbergstraße, die von der Stadt bebaut worden waren (Kinderheim), ein Erbbaurecht bis zum 1. 10. 1990 eingeräumt. — Erst 1932 wieder bestellte die Stadtgemeinde auf Grund der Bestimmungen der 3. Notverordnung vom 6. 10. 1931 und der Richtlinien des Kommissars für die vorstädtische Kleinsiedlung vom 1. 7. 1932 wieder Erbbaurechte auf die Dauer von 60 Jahren und zwar der Siedlungsgenossenschaft „Eigene Scholle" an einem Gelände in Reideburger Flur von 11,63,64 ha Größe (Erbbauzins nur RM 0,03 je qm jährlich) und der Kleinwohnungsbau Halle A. G. an einem Gelände an der Artilleriestraße von 5,63,63 ha Größe (Erbbauzins RM 0,04). Letztere Genossenschaft richtete in jenem Jahre auf ihrem Baugelände 50 und erstere sogar 116 Siedlerstellen ein. Auf das Problem der vorstädtischen Kleinsiedlung wird später noch eingegangen werden.

Die umfangreiche Abgabe von städtischem Grund und Boden für den Wohnungsneubau war nur durch die städtische Grundeigentumspolitik möglich geworden, die Rive seit seinem Amtsantritt betrieben hatte. Seine Voraussicht wurde durch das Eintreten und die mögliche, durch keine Bodenspekulation erschwerte Erfüllung der Landerfordernisse der Baulustigen glänzend gerechtfertigt. Stehen doch die bedeutendsten Komplexe der Neubauwohnungen der Nachkriegszeit, wie in der Vor-

[22]) Bis zum Schluß des Jahres 1923 waren 109 Häuser mit 223 Wohnungen vom Bauverein f. Kleinwohnungen darauf erbaut.

[23]) Zugunsten des gemeinn. Bauvereins „Gartenstadt" a. d. Huttenstr., der Siedlungsgen. „Eigne Scholle" a. d. Artilleriestr., der Kleinwohnungsbau Halle A. G. ebendort und der „Mitteldeutschen Heimstätten" am Krähenberg.

[24]) In diesem Jahre wurde auch der Flughafengef. Halle-Schkeuditz ein Erbbaurecht auf einer Fläche von 35,83,70 ha in den Gemarkungen Schkeuditz und Cursdorf bestellt.

[25]) Zugunsten d. Gemeinn. Bauvereins „Gartenstadt" a. d. Roßbach und Huttenstraße.

stadt Gesundbrunnen, Am Breiten Pfuhl, An der Vogelweide und so fort auf Boden, den die Stadt zur Verfügung stellte.

Finanzielle Förderungsmaßnahmen

Es mußte aber, um den nichtöffentlichen Wohnungsbau in Gang zu bringen und erhalten zu können, durch finanzielle Förderungsmaßnahmen, zwar auch des Reichs und des Staats, doch vor allem durch die Stadtgemeinde die Bauluſt der Bauvereine und Privaten erſt einmal angeregt werden. In der Tat waren ſie völlig unentbehrlich. — In der Hauptſache handelte es ſich dabei ſeit 1924 um die Gewährung von Hauszinsſteuerhypotheken, erſtſtellige Sparkaſſenhypotheken, Arbeitgeberhypotheken für ſtädtiſche Beamte und Angeſtellte; auch wurden in Sonderfällen Zwiſchenkredite und Zuſatzhypotheken, wie auch die Übernahme von Bürgſchaften und Zinszuſchüſſe gewährt.

Wie war es in den einzelnen Jahren der Nachkriegszeit? 1919 ſchon gab die Stadt ℳ 1 121 525,— und 1920 ℳ 1 640 000,— für Bauzuſchüſſe; die des Reiches betrugen ℳ 2 486 325,— (1919) und ℳ 263 865,— (1920). Die ſogenannten Sanierungszuſchüſſe des Jahres 1920/21 ſtellten ſich beim Reich auf ℳ 552 925,— und bei der Gemeinde auf ℳ 184 308,—. Zu dem Bau von 280 Wohnungen, die 1920/21 begonnen wurden, ſchoſſen das Reich und der Staat ℳ 3 520 000,— und die Stadt ℳ 7 615 000,— hinzu. — Die Neubautätigkeit mit Hilfe von öffentlichen Mitteln litt notwendigerweiſe durch die Geldentwertung. 1923 verſagte trotz ſtändiger Erhöhung der Steuerſätze die Wohnungsbauabgabe als Finanzierungsquelle faſt reſtlos, da ihr Geſamtaufkommen nur 5000 Goldmark ausmachte. Reich und Staat halfen daher zwecks Fertigſtellung der in der Errichtung begriffenen Wohnungen mit erheblichen wertbeſtändigen Zwiſchenkrediten aus.

Mit den öffentlichen Mitteln wurden 1921/23 folgende Neubauerrichtungen von Wohnungen unterſtützt[26]):

Wohnbauten	1921	1922	1923
der Stadtgemeinde	108	69	95
der Genoſſenſchaften	183	125	80
von Privaten	2	2	—
Insgeſamt:	291	196	175

Daneben wurde 1921 aber in 129 Fällen ein ſtädtiſcher Zuſchuß zu den Bau- bezw. Umbaukoſten beigeſteuert; die Ausführung lag dabei in 20 Fällen in den Händen der Stadt. Die öffentlichen Baukoſtenzuſchüſſe fielen 1924 mit Aufgabe der Wohnungsbauabgabe fort.

[26]) Siehe Verwalt.-Ber. d. Stadt Halle von 1921—23, S. 89.

Für die Förderung des Wohnungsbaues standen nunmehr, 1924, die dafür vorgesehenen Mittel aus der neugeschaffenen Hauszinssteuer zur Verfügung, aus denen sogenannte Hauszinssteuerhypotheken in Höhe von RM 3000,— bis 5000, je Wohnung gegen mäßige Zinsen (3 v. H.) und Tilgung (1 v. H.) gewährt wurden. Der gemeindliche Anteil am Hauszinssteueraufkommen für die Zwecke des Wohnungsbaus stellte sich vom 1. 4.—1. 10. 1924 auf 6 v. H. der Friedensmiete; sodann betrug er 8 v. H. derselben. Zur Auffüllung eines Ausgleichsfonds mußten an den Staat weitere 2 v. H. abgeführt werden. — Mit diesen Mitteln, die die Stadt aus dem Hauszinssteueraufkommen erhielt, konnte sie die Neubautätigkeit in ihrem Gebiete ganz entscheidend beeinflussen.

Die Stadtgemeinde gewährte aus den 1924 aufgekommenen Mitteln in diesem Jahre rd. RM 2 000 000, – Hauszinssteuerhypotheken und 1925 rd. RM 2 100 000,—[27]). Sie konnte von jenem staatlichen Ausgleichfonds, an welchen sie 1924 RM 500 000, und 1925 RM 1 500 000,— abgeliefert hatte, lediglich RM 118 000,— (1924) und RM 500 000,— (1925) zurückerhalten. — Im Januar 1925 beschloß die Wohnungsdeputation, zur Belebung der Neubautätigkeit wiederum Zinszuschüsse ohne Hauszinssteuerhypotheken zu gewähren.

Insgesamt konnten so 1924 und 1925 folgende Neubauwohnungen gefördert werden[28]):

	Bauherr	aus dem gemeindlichen Aufkommen	aus dem staatlichen Fonds	Sa.:	i. v. H
1924	Stadtgemeinde	255	—	255	46
	Gemeinn. Baugen.	201	30	231	41
	Private	85	1	86	13
	Insgesamt:	541	31	572	100
1925	Stadtgemeinde	133	—	133	22
	Gemeinn. Baugen.	274	110	384	64
	Private	81	4	85	14
	Insgesamt:	488	114	602	100

Der Anteil der Gemeinnützigen Baugenossenschaften an den Wohnungsneubauten wuchs also von 1924 1925 von 41 auf 64 v. H. trotz der sich nur langsam mindernden Kapitalnot, während der der Stadt von 46 v. H. auf 22 v. H. zurückging. Der geringe Hundertsatz der Privaten blieb mit 13 auf 14 v. H. konstant.

[27]) Gemäß den staatl. Richtlinien hatten die Bauherrn mindestens 10 % der Ges.-Baukosten aufzubringen. Der Durchschnittssatz dieser gewährten Hauszinssteuer-Hyp. betrug 1924 = RM 3700,—, 1925 = R.M 4200,—.

[28]) Siehe Verwalt.-Ber. v. 1924—25, S. 84.

In dem nun folgenden Jahre 1926/27 wurde die Neubautätigkeit in der Hauptsache ebenfalls aus Hauszinssteuermitteln gespeist. Außerdem erhielt die Stadt vom Staate RM 590 000 aus einem Reichskredit, die zu den gleichen günstigen Bedingungen wie die Hauszinssteuerhypotheken auszuleihen waren. Aus den 1926/27 aufgekommenen Hauszinssteuermitteln konnte die Stadt rund RM 3 140 000,— als Hypotheken entleihen. Der Durchschnittssatz der Hauszinssteuerhypotheken wurde im März 1926 von RM 4000,— gemäß den staatlichen Richtlinien auf RM 4500,— erhöht; im Januar 1927 wurde der Höchstbetrag von RM 5000,— festgesetzt, doch folgte bald darauf die sogenannte „Kürzungsaktion". — Aus dem staatlichen Fürsorgefonds, an den RM 1 453 000,— abgeführt worden waren, wurden der Stadt trotz aller Bemühungen 1926/27 nur RM 220 000,— zurücküberwiesen. Die städtischen Behörden stellten aus Anleihemitteln weitere RM 717 000,— zur Durchführung eines Bauprogramms für städtische Bedienstete bereit. Durch diese Mittel konnten 1926/27 folgende Neubauwohnungen gefördert werden [29]):

Bauherr	Aus dem gemeindl. Aufkommen	Aus dem staatl. Wohnungsfürsorgefonds	aus gemeindlichen Rückflüssen	mit Staatskredit	aus Anleihemitteln	Sa.	i. v. H.
Stadtgemeinde	152	—	—	—	76	228	26
Baugenossenschaften	264	47	10	87	—	408	46
Private	225	—	—	29	—	254	28
Insgesamt	641	47	10	116	76	890	100

Der Anteil der privaten Bauunternehmer zeigt hier eine wesentliche Zunahme von 14 auf 28 v. H.

Im Januar 1927 hatte die Wohnungsdeputation folgende Richtlinien für die Gewährung von Hauszinssteuerhypotheken aus dem Aufkommen von 1927 beschlossen, die auch noch 1928 galten.

Für die ersten 60 qm Wohnfläche jeder Wohnung je qm RM 65,—, für die weiteren 10 qm Wohnfl. jeder Wohnung je qm RM 55,—, für die restliche über 70 qm liegende Wohnfläche je qm RM 45,—, bis zum Höchstbetrage von RM 5000,—.

Auf die Vereinbarung des Ankaufsrechts bei Gewährung von Hauszinssteuerhypotheken wurde nunmehr in Befolgung neuer staatlicher Richtlinien verzichtet; jedoch forderte die Stadt bei Verkauf der beliehenen Grundstücke ohne vorherige magistratliche Genehmigung eine

[29]) Siehe Verwalt.-Ber. v. 1926, S. 99.

10 %ige Verzinsung der Hauszinssteuerhypothek vom Tage der Auszahlung ab bei grundbuchlicher Sicherung.

Die bisher sehr schwierige Finanzierung des Wohnungsbaues hatte sich im Jahre 1926 günstiger entwickelt. Das Pfandbriefgeschäft wurde lebhafter und besserte damit die Haltung der Hypothekenbanken. Die Stadtgemeinde verstärkte ihre Förderung damals sehr. Der bestehende Bürgschaftssicherungsfonds, 1926 mit RM 150 000,— dotiert, wurde 1927 zur Übernahme weiterer Bürgschaften auf RM 387 000,— gebracht. Weitgehend wurde der Wohnungsbau auch durch die Übernahme erweiterter Zwischenbürgschaften für Sparkassenhypotheken unterstützt. Die Gewährung von Zinszuschüssen bei gleichzeitiger Inanspruchnahme von Hauszinssteuerhypotheken war bisher nur bis zum 31. 12. 1927 vorgesehen; die Frist wurde damals um ein Jahr verlängert. Für die Gewährung von Zinszuschüssen auf 5 Jahre ohne Inanspruchnahme von Hauszinssteuern warf die Stadt in jenem Jahr RM 200 000,— aus. Der Bauverein für Kleinwohnungen erhielt gegen hypothekarische Sicherung zur Auffüllung seiner Mittel ein Darlehen von RM 189 650,— aus einer 1926 bei der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte aufgenommenen städtischen Anleihe von RM 800 000,— unter der Voraussetzung, daß er in den Jahren 1929 31 jährlich 75 Kleinstwohnungen errichtete. RM 163 000,— aus einer alten Anleihe wurden zur Bewilligung von Arbeitgeberhypotheken für städtische Bedienstete zur Verfügung gestellt. — Zu Beginn des Jahres 1927 28 war jene Besserung des Pfandbriefumsatzes inzwischen so deutlich geworden, daß die Hypothekenbanken die ausreichende Finanzierung der für 1927 vorgesehenen Bauprogramme zusicherten. Zugleich erreichten auch die Einlagen bei der Sparkasse eine so bedeutende Höhe, daß auch diese Kreditquelle neugestärkt wurde. Auf das Drängen der kommunalen Spitzenverbände hin erklärten die Realkreditinstitute nunmehr ihre Bereitwilligkeit, Wohnungsneubauten ohne städtische Mitwirkung bis zu 40 v. H. der Gesamtherstellungskosten hypothekarisch zu beleihen. Die Erstarkung des Geldmarktes gab zu einer Streckung der für den Wohnungsneubau zur Verfügung stehenden öffentlichen Mittel Anlaß, da man auf solche Weise mit den gleichen Summen den Wohnungsbau im größeren Umfange zu fördern wünschte. Bei dieser Kürzungsaktion bestand aber die Gefahr, daß die Mietpreise sich erhöhten. Preußen ermächtigte daher die Stadt- und Landkreise gleichzeitig, mit Genehmigung des Regierungspräsidenten von den für Neubauten bestimmten gemeindlichen Wohnungsbaumitteln aus dem Hauszinssteueraufkommen Beträge bis in Höhe von 6 v. H. zur Gewährung von Zinszuschüssen für die gekürzten Hauszinssteuerhypothekensummen auszuschütten. Die ausfallenden Hauszinssteuerhypothekenbeträge konnten aber von den Bauherren, besonders von den Genossenschaften, nicht aus eigenem Vermögen aufgebracht werden, sondern wurden meistens als sogenannte I b Hypotheken unter Bürgschaft der Gemeinde bei den Realkreditinstituten aufgenommen. Daher war es gestattet, neben oben erwähnten Mitteln noch weitere — bis zu 4 v. H. des gemeindlichen Aufkommens — für Bürgschaftszwecke abzuzweigen. — Diese staat-

lich empfohlene Kürzungsaktion wurde nur in wenigen Städten durchgeführt. Halle gehörte zu diesen, da seine Wohnungsnot noch besonders wirksam war. Die Stadtgemeinde kürzte die für 1927 vorgesehenen Hauszinssteuerhypothekensätze um 25 v. H. Der Höchstsatz einer Hypothek konnte also nur noch RM 3750,— betragen.

Die mit der Hauszinssteuerstreckung verbundene Zinssenkungsaktion erforderte 1927, auf die Dauer von 5 Jahren gesehen, die Summe von RM 529 000,– für 1192 Wohnungen und mußte aus dem Hauszinssteueraufkommen und rückfließenden Hauszinssteuerhypotheken abgezweigt werden. – Auch die bereits im April 1925 eingeführten besonderen Zinszuschüsse, welche die Senkung der Mieten auf 150—160 v. H. der Friedensmiete ermöglichten, wurden beibehalten [30]). Für Bürgschaftssicherungszwecke im Rahmen der Streckungsaktion wurden die zulässigen RM 145 700,— ebenfalls abgezweigt. Außerdem stellten die städtischen Behörden aus Anleihemitteln zur schnelleren Abwicklung der Baufinanzierung und des Geschäftsganges rd. RM 220 000,— für Ib Hypotheken in Höhe der gekürzten Hauszinssteuerbeträge für Bauvorhaben bis zu 10 Wohnungen zur Verfügung. — Ganz plötzlich versteifte sich im Mai 1927 aber der Geldmarkt und erschwerte — da die geschilderten Voraussetzungen nicht mehr bestanden — die Durchführung der Streckungsaktion; jedoch wurde durch dieselbe eine Steigerung des Wohnungsbauprogramms um 33 1/3 v. H. erzielt. 1926 hatte der tatsächliche Durchschnittssatz der bewilligten Hauszinssteuerhypotheken RM 4860,— betragen, 1927 aber nur RM 3320,— einschließlich Zusatz- und Sonderzusatzhypothek. Die Kürzung gelang allerdings nur mit Hilfe der vielfach nachträglichen Bewilligung großer Hypothekenbeträge durch die Stadtsparkasse. Dieselbe war umso nötiger gewesen, als ebenso unerwartet ein Rückgang der gemäß § 2,2 der Hauszinssteuerverordnung an die Stadt zu überweisenden Mittel eintrat. Die Summe von RM 349 000, – war für die Hauszinssteuerhypotheken jedoch bereits vorbewilligt und belastete nun den Haushalt von 1928 vor. Insgesamt wurden 1927/28 für Hauszinssteuerhypotheken RM 3 696 400,— (1926/27: RM 3 140 000, –) ausgeschüttet; dieser Betrag erhöhte sich um die aus dem staatlichen Wohnungsfürsorgefonds überwiesene Summe von RM 272 000, , sodaß im Ganzen RM 3 968 400,— (1926/27: RM 3 360 000,—) zur Wohnungsbauförderung zur Verfügung standen. Mit ihrer Hilfe erstanden insgesamt 1192 neue Wohnungen in Mehr- und Einfamilienhäusern. Der Anteil der Baugenossenschaften daran betrug 1023 Wohnungen (86 v. v. H.); der Rest von 169 Wohnungen (14 v. H.) wurde von Privaten errichtet. Daneben förderte die Stadtgemeinde 8 Wohnungen mit Hilfe von RM 41 000, – aus städtischen Anleihemitteln. Schwierigkeiten ergaben sich auch infolge des Anziehens der Baukosten, welche die Stadt nicht so wie die Grundstückspreise beeinflussen konnte. Sie versuchte aber, durch gleichmäßige Verteilung der Hauszinssteuermittel ausgleichend zu wirken. Leider aber erhöhten sich auch die

[30]) Im allgemeinen war höchstens der Satz v. 150 –160 % der Friedensmiete für d. Durchschnitt der Wohnungssuchenden tragbar.

Aufwendungen für den Zinsendienst. Daher stellte die Stadtgemeinde den Bau von Klein- und Kleinstwohnungen nunmehr immer mehr in den Vordergrund, vorzugsweise mit Hilfe der Bauausführungen der unter städtischem Einfluß stehenden Kleinwohnungsbau Halle A. G.

Im Jahre 1928 wurden zwar wieder Hauszinssteuerhypothekensätze bis zu RM 5000,— festgesetzt, zur Weitung des Bauprogramms kürzte die Stadt aber wiederum die Beträge um 25 v. H. und leistete dafür jene Zinszuschüsse, die 1928 den Betrag von RM 503 000,—, auf 5 Jahre gerechnet, für 1120 Wohnungen erreichten. — Anstelle von 849 Wohnungen konnte infolgedessen mit den verfügbaren Gemeinde- und Landesmitteln in Höhe von RM 3 772 000, 1131 Wohnungen einschließlich Zusatz- und Sonderhypothek gefördert werden. Der Durchschnittssatz der 1928 bewilligten Hauszinssteuerhypotheken minderte sich weiter auf RM 3130. Die starke Nachfrage ließ die gemeindlichen Mittel schon Anfang Mai 1928 zum Versiegen bringen, sodaß Anträge auf Gewährung von Hauszinssteuerhypotheken für 615 Wohnungen nicht berücksichtigt werden konnten.

Leider vernachlässigte die staatliche Wohnungsbaupolitik im Regierungsbezirk Merseburg die Stadt Halle außerordentlich. Alle Proteste aber waren bisher vergeblich gewesen. Der Staat versuchte in jenen Jahren eine Umsiedlungsaktion besonders von Arbeitern, beispielsweise von Halle nach Leuna, in Gang zu bringen. Schon 1927 aber machte die Stadtgemeinde den Regierungspräsidenten auf den geringen Umfang derselben (60 Wohnungen) aufmerksam, indem sie überhaupt den Erfolg bezweifelte. — Auch für 1928 konnten nur RM 650 000,— aus dem staatlichen Wohnungsfürsorgefonds erlangt werden. Um die Umsiedlungsaktion aber zu fördern, gab die Regierung Hauszinssteuerbeträge für den Bau von 110 Wohnungen nach dem Landkreise Merseburg, in welche Hallesche Familien aufzunehmen waren. Es stellte sich aber heraus, daß die Umsiedlungsauflage bei 97 Wohnungen nicht erfüllt werden konnte, da niemand umsiedeln wollte. Die Benachteiligung Halles bei der Zuteilung aus jenem staatlichen Fonds wurde bei einem solchen Mißerfolg der Umsiedlung besonders schmerzhaft. Die Stadtgemeinde wurde später auch mehr berücksichtigt.

Die Zusatz- und Sonderzusatzhypotheken, die die Stadt für 394 Wohnungen gewährte, erreichten 1928/29 die Höhe von RM 152 000,— . Auch mit Hilfe von Wohnungsablösungsgeldern, zu Hauszinssteuerhypotheken und Zinszuschüssen bei Bauvorhaben ohne öffentliche Hypotheken verwendet, konnte an der Errichtung von 172 Wohnungen mitgewirkt werden. Für kleinere Bauvorhaben standen RM 121 000,— zur Verfügung, um die Mittel dort zu schaffen, wo die gekürzten Hauszinssteuerhypotheken Schwierigkeiten brachten. An der Beschaffung der für die Errichtung der 1131 Wohnungen benötigten erststelligen Hypotheken in Höhe von RM 7 063 000,— (Effektivverzinsung 9—10 v. H.) war die Stadtsparkasse mit RM 2 311 000,— vertreten. Wenn die erststelligen Hypotheken 40 v. H. der Gesamtherstellungskosten überschritten, trat die Stadtgemeinde als Bürge ein. Der Stand der schwebenden Bürgschaften

betrug Ende März 1929 RM 3 908 325,—. Der Bürgschaftsfonds umfaßte Ende Dezember 1928 einen Bestand von RM 545 000,— und vermochte somit RM 8 200 000,— d. i. die 15fache Summe, zu verbürgen. Die Stadt vernachlässigte also von vornherein das Mittel der Bürgschaftsübernahme zur Förderung des Wohnungsneubaues nicht. — Mit Hilfe von verlorenen Zinszuschüssen suchte sie auch weiterhin einen Einfluß auf die Mietpreisbildung, wie wir sahen, zu gewinnen. Da die Kleinwohnungsnot besonders dringend geblieben war, beschloß nun die Stadt, vom Baujahr 1929 ab, die Gewährung von Hauszinssteuerhypotheken aus dem gemeindlichen Wohnungsfürsorgefonds an Bauherren, die mehr als 24 Wohnungen im Jahre erbauten, an die Verpflichtung zu knüpfen, daß die Hälfte der vorgesehenen Wohnungen als Kleinstwohnungen (35—48 qm) errichtet würden. Zugleich wurden für diese erhöhte Hauszinssteuerhypothekensätze (je qm RM 75,— statt RM 60,—) festgesetzt. Mit diesem Beschluß wurde dem gemeinnützigen Bauwesen die Marschrichtung vorgeschrieben. Das eventuell abweichende Interesse der Mitglieder der Baugenossenschaften mußte eben dem der Gemeinde nachgestellt werden, weil dies die schnellere Beseitigung der Wohnungsnot bedeutete.

Auf der neuen Grundlage entstanden bis zum 1. 6. 1928 137 Kleinstwohnungen, in denen der Mietpreis je Wohnung (40 qm) jährlich nur RM 365,— betrug und nach denen stärkste Nachfrage herrschte. Von den 1928/29 geförderten 1131 Wohnungen waren 1013, d. s. 90 v. H., durch die Baugenossenschaften (86 v. H. in 1927) und 118, d. s. 10 v. H., durch Private (14 v. H. in 1927) errichtet.

Für das Baujahr 1929 wurde die Streckungsaktion fortgesetzt. Die Hauszinssteuerhypothekensätze für die Wohnungsbauten, die nicht Kleinstwohnungen waren, wurden erniedrigt und die für letztere um 25 v. H. des sonst auf sie entfallenden Satzes erhöht. Dies geschah, um einen Ausgleich für die Schwierigkeiten bei der Errichtung von Kleinstwohnungen und eine Senkung der Mieten für dieselben zu erreichen. Demgemäß wurden die neuen Hauszinssteuerhypothekensätze wie folgt festgesetzt[31]):

Für Wohnungen über 48 qm Wohnfläche

für die Wohnfläche bis 60 qm: je qm 60,— RM (65,— RM bisher)
für die Wohnfläche bis 61—70 qm: je qm 50,— RM (55,— RM bisher)
für die Wohnfläche ab 71 qm: je qm 40,— RM (45,— RM bisher)
und für die Kleinstwohnungen bis 48 qm: je qm 75,— RM (75,— RM, d. i. = 60,— RM + 25 v. H. = 60,— RM + 15,— RM)
Höchstsatz 5000, - RM bei 93 qm; Wohnungen wurden bis zu 140 qm Wohnfläche zugelassen.

In diesem Jahre (1929/30) minderten sich die bewilligten Durchschnittssätze, die sich im Vergleich zu anderen Städten wegen des verhältnismäßig niederen Hauszinssteueraufkommens stets an der unteren Grenze bewegten, auf RM 2810,—. — Auch 1929 stellten sich — auf die Dauer von 5 Jahren betrachtet — die Zinszuschüsse im

[31]) Siehe Verwalt.-Ber. v. 1928, S. 100.

Zusammenhang mit der Streckungsaktion auf RM 493 200,— für 1316 Wohnungen. Der Erfolg der seit 1927 durchgeführten Strekkungsaktionen war deutlich. In den drei Jahren 1927—1929 konnten 905 Wohnungen mehr dem Wohnungsmarkte zur Verfügung gestellt werden, als es ohne sie hätte geschehen können. Allerdings mußten diese mehr geförderten Wohnungen mit einem verlorenen Zinszuschuß von insgesamt RM 1 525 200,— erkauft werden, d. i. je Wohnung ein verlorener Aufwand von RM 1681,—. — Noch immer war die Nachfrage nach Hauszinssteuerhypotheken sehr stark. Die Mittel für diese (RM 3 956 000,—) waren schon Anfang Juni 1929 verbraucht. Erfreulich, wenn auch noch ungenügend, war aber die Erhöhung der Rücküberweisung aus dem staatlichen Wohnungsfürsorgefonds. Aus ihm standen 1929 RM 952 000,— (gegen 1928: RM 650 000,—) zur Verfügung. Insgesamt wurden 1929/30 mit öffentlichen Mitteln 1411 Wohnungen gefördert (204 Wohnungen in Einfamilienhäusern; 1207 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern). Nur bei 66 Wohnungen war dabei die Stadtgemeinde der Bauherr; 1222 Wohnungen entfielen auf die gemeinnützige und 123 Wohnungen auf die private Bautätigkeit. — Der Wohnungsfehlbetrag hatte bis 1930 auf 3000 Wohnungen, ohne den laufenden und Sanierungsbedarf, gesenkt werden können. Trotz aller bisherigen städtischen Bemühungen aber hatte der Mangel an Kleinwohnungen prozentual immer mehr zugenommen. (1930/31: 81 v. H. gegen 67,6 v. H. im Vorjahr.) Die Stadt suchte die Bauherren deswegen weiterhin zu beeinflussen, Klein- und Kleinstwohnungen zu schaffen. Wieder bot sie 1930/31 den Anreiz, für den Bau von solchen bis zu 48 qm Wohnfläche um 25 v. H. erhöhte Hauszinssteuerhypotheken zu bewilligen, während die für über 60 qm Wohnfläche gesenkt und solche für Wohnungen über 90 qm Wohnfläche überhaupt nicht mehr gewährt wurden. Der Einheitsbetrag betrug nur noch RM 3000, . . — Für die Gewährung von Hauszinssteuerhypotheken stand ein Betrag von RM 3 642 000,— zur Verfügung. Hinzu kam ein Betrag von RM 954 000,— (Vorjahr:) aus der sogenannten Reichshilfe und RM 862 000, aus dem staatlichen Wohnungsfürsorgefonds. Aber die Überweisungen aus dem Hauszinssteueraufkommen nach § 2 der Verordnung vom 27. 4. 1927, welche 1928 rd. RM 159 000,— und 1929 rd. RM 129 000,— betrugen, blieben plötzlich aus. Da das gemeindliche Hauszinssteueraufkommen wegen umfangreicher Freistellungen [32]) gemäß § 9 der Hauszinssteuerverordnung sich ebenfalls stark verminderte, ergab es sich, daß die Summe von RM 307 000,— die gemeindlichen Mittel des folgenden Jahres vorbelastete. Nunmehr wurde die Streckungsaktion eingestellt. Das hatte neben der Entlastung von den verlorenen Zinszuschußbeträgen auch die Verringerung der jährlich neu entstehenden Bürgschaftslasten zur Folge. — Für die Hauszinssteuerhypotheken waren also RM 3 642 000,— zuzüglich von RM 954 000,— aus Reichshilfe verfügbar, mit denen 1394 Wohnungsneubauten gefördert werden konnten. Der Durch-

[32]) Stundung und Niederschlagung unter best. Voraussetzungen.

schnittsatz für die bewilligten Hauszinssteuerhypotheken hielt sich auf RM 2917,—.

Aber der Wendepunkt war erreicht. Im Jahre 1931/32 wirkte sich die Wirtschaftskrise auch gegen die Wohnungsneubauförderung außerordentlich aus. — Da die Hauszinssteuermittel gesetzlich anders verteilt wurden, konnte die Stadt nur etwa den 7. Teil der Hauszinssteuerhypotheken von 1930/31 gewähren. Die Wohnungsnot konnte somit nicht in der gleichen erfolgreichen Weise wie bisher bekämpft werden, besonders da in diesem Jahre die Sondermittel (Reichshilfe) ausblieben und auch die Überweisungen aus dem staatlichen Wohnungsfürsorgefonds sich minderten. Auch die Erlangung von Vorhypotheken vor den Hauszinssteuerhypotheken wurde im Sommer 1931 infolge des brachliegenden Kapitalmarkts unmöglich. All diese Umstände gestatteten nur ein Halten des noch vorhandenen Wohnungsfehlbetrages**). Da der Bauindex zurückging und die Mieterschaft allgemein zahlungsunfähiger wurde, war der in den vorhergehenden Jahren teuer errichtete Neuhausbesitz sehr gefährdet. Dies bedeutete aber vor allem die Unsicherheit nicht nur der letztstelligen öffentlichen Hypotheken (Hauszinssteuerhypotheken), sondern teilweise auch der von der Stadt vielfach verbürgten I b Hypotheken (Hypotheken zwischen 40 und 60 v. H. der Gesamtherstellungskosten). Hiergegen suchte die Notverordnung des Reichspräsidenten vom 8. Dezember 1931 betr. Senkung der Zinssätze für die Hypotheken vorzugehen. Für Halle bedeutete das die Zinssenkung von RM 11,— bis RM 13,40 auf RM 8,30 bis RM 9,80 je qm Wohnfläche und Jahr. Allerdings besagten diese Erleichterungen wegen der rückläufigen Einkommensverhältnisse nicht viel. — Die Hauszinssteuermittel von 1931 wurden wie folgt verwendet: für die Bewilligung von Hauszinssteuerhypotheken aus gemeindlichen Mitteln standen lediglich RM 417 824, (im Vorjahr RM 2 798 800,) zur Verfügung. Dem Bürgschaftssicherungsfonds wurden RM 65 225,— überwiesen und für Zinszuschüsse RM 250 000,— und für Teilung von Großwohnungen RM 14 720, abgezweigt. Als Zurückzahlung von Mehraufkommensbeträgen erhielt der Staat RM 40 700,—; RM 298 790 dienten der Übernahme von Hauszinssteuerhypotheken aus jenem oben erwähnten Staatskredit, welcher 1932 völlig getilgt wurde, und schließlich mußte der Fehlbetrag von RM 244 328,— aus dem Vorjahre abgedeckt werden. Aus dem staatlichen Wohnungsfürsorgefonds liefen auch nur RM 638 300, ein. Mit dieser Summe und jenen RM 417 824, konnten bei niedrigeren Baukosten 357 Wohnungen gefördert werden.

Diese starke Einschränkung in der Bereitstellung von Hauszinssteuermitteln für die Gewährung von Hauszinssteuerhypotheken verwandelte sich 1932/33 von der Belassung von ca. RM 11 000,— aus der Hauszinssteuer für die sogenannten Zuschußbauten abgesehen

**) In diesem Jahr bezeichnete der Min. f. Volkswohlfahrt die Geschäftsführung der Wohnungsneubauverwaltung, wie seit 1930 die frühere Hyp.-Abtg. des Wohn.-Amts bezeichnet wurde, hinsichtlich der wirtschaftlichen Verwendung und Verwaltung der Mittel als vorbildlich.

in ein völliges Fehlen der dafür benötigten Mittel. Aus den Rückflüssen der in den Vorjahren ausgeliehenen Hauszinssteuerhypotheken standen ebenfalls Beträge für Neubewilligungen nicht zur Verfügung. Die Vergebung neuer Hypotheken und Übernahme neuer Bürgschaften für Bauhypotheken durch die Stadtgemeinde fiel so fast völlig fort. Die relativ hohen Neubaumieten in den mit Hauszinssteuermitteln gebauten Wohnungen hatten zur Folge, daß die Zahl der in diesen leerstehenden Wohnungen von etwa 0,5 v. H. am Ende März 1932 auf etwa 1,4 v. H. innerhalb eines Jahres stieg. Dazu wuchsen Mietrückstände und -Ausfälle, sodaß die Sorge der Stadtgemeinde um die rd. RM 25 500 000,— Hypotheken und rd. RM 8 000 000,— Bürgschaftsverpflichtungen sehr berechtigt war. Deshalb war der Schritt der Stadtsparkasse, welche die Hypothekenzinsen weiter senkte, wodurch die Hausbesitzer entlastet und der Rentabilität des Neubesitzes gedient wurde, von großer Wichtigkeit. Die Stadt konnte aber merkliche Verluste aus den oben genannten Verpflichtungen vermeiden. Für Neubewilligungen von Hauszinssteuerhypotheken kamen nur noch Restmittel aus dem Rechnungsjahr 1931 in Frage. Mit diesen konnten 27 Wohnungen aus dem gemeindlichen Aufkommen mit rd. RM 74 000,— Hypothekenbetrag und 17 Wohnungen aus dem staatlichen Wohnungsfürsorgefonds mit rd. RM 43 000,— gefördert werden. Sodann wurde noch durch Übernahme der selbstschuldnerischen Bürgschaft für einen I b Hypothekenbetrag in Höhe von rd. RM 130 000,— (gegenüber der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte) ein Bauvorhaben von 210 Wohnungen unterstützt, für das der Staat die Hauszinssteuerhypotheken aus einer Staatsanleihe zur Verfügung stellte.

Wenn nun auch die Bereitstellung von Hauszinssteuermitteln für den Wohnungsbau fortgefallen war, so hörte doch damit die öffentliche Förderung des Wohnungsbaues nicht auf. Jetzt konnte man aber nur mehr den Bau von kleinen Eigenheimen unterstützen. Dies geschah einmal durch Gewährung von Reichsbaudarlehen für Eigenheime auf Wahlgelände. Hierfür war die Nachfrage in der Stadt aber gering, da die Richtlinien der Gewährung für großstädtische Verhältnisse zu eng gezogen waren (niedriges Darlehen, hoher Zinssatz). Dazu kam, daß die Stadt den Eigenheimbau in den Vorjahren bereits erheblich gefördert hatte (seit 1924: 1313 Wohnungen = 17 v. H. der Neubauten, sodaß der Wunsch nach ihnen unter den gegebenen Krisenverhältnissen unterdrückt wurde. — Als zweite Art der neuartigen Förderung kam die der sogenannten Stadtrandsiedlung (Erwerbslosensiedlung) zugunsten besonders der langfristig Erwerbslosen und kinderreichen Familien in Frage. Das Siedlungs- und Planungsamt erhielt in der Projektierung dieser vorstädtischen Kleinsiedlungen, zugleich mit der Errichtung von Pachtgärtenanlagen für Erwerbslose, ein neues Arbeitsgebiet. In der Gemarkung Halle war aber geeignetes und ausreichendes Bau- und Ackerland für diese Zwecke kaum vorhanden, da sie nicht ausgedehnt genug war. Somit mußte die Schaffung vorstädtischer Kleinsiedlungen auf dem Wege der Aussiedlungen nach den Nachbargemeinden vorgenommen werden. Neue

finanzielle Lasten mußte die Stadt damals möglichst vermeiden, daher waren die unternommenen Verhandlungen sehr schwierig. Schließlich kam aber (1931/32) mit dem Saalkreise und der Nachbargemeinde Reideburg doch eine Einigung zustande. Die Selbsthilfe wurde in den Vordergrund gestellt, sodaß die Herstellungskosten nur etwas über RM 7,— je cbm umbauten Raumes und damit der monatliche Zinsaufwand des Siedlers nur RM 15,— betrugen. Zur Errichtung der ersten vorstädtischen Siedlung in Reideburg mit 140 Siedlerstellen bewilligte das Reich ein Darlehen in Höhe von RM 350 000,—. Weitere Siedlungsvorhaben sollten in den Gemeinden Diemitz, Wörmlitz und Ammendorf (Beesen) durchgeführt werden. Für den zweiten Bauabschnitt, 1932/33, gab das Reich für 90 Siedlerstellen wieder ein Darlehen an die Stadtgemeinde und den Saalkreis. Die Verhandlungen wegen der beabsichtigten Ausgemeindung Hallescher Erwerbsloser erwiesen die Unmöglichkeit, diese Frage ohne gemeindliche Mittel zu lösen. Daher mußte doch noch auf städtischen Boden innerhalb der Stadtgrenzen zurückgegriffen werden. Die 50 auf Halle entfallenden Siedlerstellen des 2. Bauabschnittes konnten daher auch nur unter erheblichen Schwierigkeiten und Zugeständnissen, da sie bergbauliche Interessen berührten, auf dem städtischen Gelände südlich der Artilleriestraße eingerichtet werden. Dorthin wurden auch noch 22 Siedlerstellen des 3. Bauabschnittes untergebracht, während für die restlichen 26 Siedlerstellen das Hospitalgelände an der Stadtgrenze gegen Ammendorf, am Rosengarten südlich der Kasseler Bahn, nach verschiedenen vergeblichen Versuchen der Unterbringung im nördlichen Stadtgebiet zur Verfügung gestellt wurde. Im ersten Bauabschnitt, am 18. 4. 1932 begonnen, waren am 31. 3. 1933 116 Siedlerstellen bezugsfertig und bewohnt. Von den 50 Siedlerhäusern vom zweiten Bauabschnitt, welche 20 Gebäude eines großen Typs — für kinderreiche Familien — enthalten sollten, waren um dieselbe Zeit 28 Siedlerhäuser im Rohbau fertig.

Wir sahen, daß infolge der Wirtschaftsnot die Förderungsbestrebungen in der Stadtrandsiedlung eine neue Richtung eingeschlagen hatte. Die Finanzkraft der Stadt reichte nicht mehr aus, um die weitere Minderung des städtischen Wohnungsfehlbetrags zu erzielen, oder die Drohung des Ansteigens desselben zu vermeiden. — Es ist durchaus sicher, daß die städtische Baufinanzierung die Entfaltung der Bautätigkeit in der Stadt erst ermöglichte. Neben den erwähnten finanziellen Anstrengungen der Stadtgemeinde müssen aber auch ihre Beteiligungen, wie die Übernahme von Anteilen der provinziellen Wohnungsfürsorgegesellschaft [34]), der Landespfandbriefanstalt und besonders an der Kleinwohnungsbau Halle A. G. nicht außer acht gelassen werden; auch Darlehen für gemeinnützige Bauzwecke wurden gewährt.

---

[34]) Mitteldeutsche Heimstätten.

Nachstehend folgt eine

Übersicht I.

der seit 1924 für den Wohnungsbau bereitgestellten öffentlichen Mittel und Ablösungsgelder[35]):

Bauherr	Gemeindl. Aufkommen a. d. Hauszinssteuer u. Zinsrückflüssen RM	Staatl. Wohnungs-Fürsorge-Fonds RM	Reichshilfe RM	Sonst. gemeindliche Mittel RM	Ablösungsgelder RM
Stadtgemeinde	1 914 945	—	—	13 825	—
Baugenossenschaften	14 581 136	3 466 843	954 000	—	407 172
Private	3 751 016	660 420	—	22 800	57 796
Insgesamt:	20 247 097	4 127 263	954 000	36 625	464 968

Übersicht II

der mit öffentlicher Förderung errichteten Neubauwohnungen[35]):

Bauherr	Zahl der mit öffentlichen Mitteln errichteten Wohnungen*] in Mehrfam. Häusern	Einfam. Häusern	Summa
Stadtgemeinde	673	61	734
Baugenossenschaften	4 648	1 149	5 797
Private	1 109	103	1 212
Insgesamt:	6 430	1 313	7 743

*) Hierin sind auch die Wohnungen enthalten, die ohne Gewährung von Förderungshypotheken, aber unter Inanspruchnahme von Zinszuschüssen und Bürgschaften errichtet sind.

Eine weitere Übersicht gibt Auskunft über den

Stand der Bürgschaften für Wohnungsneubauten am 31. 3. 1933[36]).

1) I. Hypotheken	a) Genossenschaften	RM 728 300,—		
	b) Private	RM 305 850,—	=	RM 1 034 150,—
2) II. Hypotheken	a) Genossenschaften	RM 6 078 918,—		
	b) Private	RM 817 915,—	=	RM 6 896 833,—
3) Gesamtbetrag	. . . . .			RM 7 930 983,—

[35]) Siehe Verwalt.-Ber. v. 1932, S. 66.
[36]) Siehe Verwalt.-Ber. v. 1932, S. 66.

4) Bürgschaftssicherungsfonds

a) Nennwert	RM 1 090 337,—	= 13,8 v. H.	der Bürgschaftssumme
b) Anschaffungswert	RM 1 062 885,—	= 13,4 v. H.	der Bürgschaftssumme
c) Kurswert	RM 1 002 397,—	= 12,6 v. H.	der Bürgschaftssumme

(Vergleichsweise wird erwähnt, daß die Bestimmungen des Preuß. Bürgschaftssicherungsgesetzes vom Jahre 1918 vorsehen, daß der Bürgschaftssicherungsfonds 7 v. H. der Bürgschaftssumme ausmachen soll. 7 v. H. der Bürgschaftssumme sind RM 555 166,—.)

Im Rahmen der städtischen Baufinanzierung, auch der von Instandsetzungsarbeiten in Altwohnungen, nahm die Tätigkeit der Stadtsparkasse eine besonders wichtige Stellung ein. Anfang 1925 wurde von ihr das Hypothekengeschäft wieder aufgenommen. Dabei stellte sich die Sparkasse vollkommen in den Dienst des Wohnungsbaues. Wenn hier auf die Darstellung weiterer Einzelheiten auch verzichtet werden muß, so ist doch ganz allgemein zu wiederholen, daß diese städtische Kreditquelle eine ausschlaggebende und erfolgreiche Rolle in der städtischen Wohnungsbaufinanzierung spielte.

Altraumerhaltung.

Standen die Probleme des Wohnungsneubaues auch im Vordergrund, so war es doch selbstverständlich, daß die Stadtgemeinde die Frage der Erhaltung der Altwohnungen nicht vernachlässigen durfte. Denn tat sie das, so konnte es geschehen, daß zunehmend sanierungsreife oder ganz ausfallende Altwohnungen die Wohnungsnot verstärkten. Die städtische Wohnungsbaupolitik wäre dann lückenhaft gewesen.

Die eigentliche Wohnungsaufsicht und -Pflege, wie sie die Hauptaufgabe der Wohnungsinspektion gewesen war, mußte in dem ersten Jahrzehnt nach dem Kriege, da das Wohnungsamt durch Verwaltungsarbeit und Wohnungszwangswirtschaft überlastet war, allerdings zurücktreten. Sie wurde nur, so gut als möglich, gemäß den Vorschriften des Wohnungsgesetzes vom 28. 3. 1918 wieder aufgenommen. (Beschluß der Wohnungsdeputation vom 30. 1. 1924, die Wohnungsaufsicht und -Pflege neu aufzubauen.) Natürlich war der bauliche Zustand in den alten Wohnvierteln während des Krieges und der Inflation, in welcher Zeit nichts zu ihrer Verbesserung getan werden konnte, nicht besser geworden. Aber auch die jüngeren Wohnungsbauten genügten den notwendigsten Anforderungen gesunden Wohnens vielfach auch nicht mehr. Infolgedessen kam am 13. 4. 1922 der wichtige Beschluß der Wohnungsdeputation zustande, an leistungsschwache Hauseigentümer zur Steuerung des Hausverfalls Instandsetzungsdarlehen auszugeben. Im gleichen Jahre beschloß man, die produktive Erwerbslosenfürsorge nicht nur für Zwecke des Wohnungsneubaus, sondern auch für große Instandsetzungsarbeiten nutzbar zu machen. Die Schaffung der Hauszinssteuer brachte eine weitgehende Hilfe, denn es mußten 5 v. H. vom Gemeindeanteil für den Wohnungsbau aus ihrem Aufkommen für die Altraumerhaltung verwendet werden. 1926 wurde jener 1924 gegründete und aus Kämmereimitteln gespeiste Instandsetzungsfonds mit dem gleichartigen Haus-

zinssteuerfonds vereinigt. Alt- und Neuhausbesitz wurden hinsichtlich der Darlehnsaufnahme gleichgestellt. Ende 1927/28 wurden die Mittel durch ein städtisches Darlehen bei der städtischen Sparkasse von RM 300 000,— auf die Dauer von 6 Jahren sehr verstärkt. Langsam machte sich aber die bessernde Wirkung der Instandsetzungsdarlehen bemerkbar. Immerhin blieben noch Anfang 1929 bei etwa 600 Wohnungen der Altstadt, Glaucha, Giebichenstein und Trotha einschließlich Kellerwohnungen die Mindestforderungen der Wohnungshygiene unerfüllt.

Die immer schwieriger werdenden Wirtschaftsverhältnisse gestatteten aber auch hier keine entscheidenden Änderungen. — Erst Ende 1928 wurde die Wohnungsaufsicht und -pflege wieder planmäßig in Gang gebracht.

Die Gesamthöhe der von 1924—1930 für Instandsetzungen ausgezahlten Beträge erreichten fast $2\,^1/_2$ Milionen Reichsmark. Durch sie wurde die Gefahr des Verfalls von 1348 Wohngebäuden mit 11 105 Wohnungen abgewendet. Das Berichtsjahr 1931 brachte auch hier große Hemmungen. Durch die Notverordnung vom 1. 12. 1930 wurde nur die Hälfte des bisherigen Anteils am gemeindlichen Hauszinssteueraufkommen (5 % des Neubauanteils) vom 1. 4. 1931 ab überwiesen. Von späteren Erleichterungen konnte die Stadt aus Geldmangel keinen Gebrauch machen. Trotzdem war es möglich, den Bedarf an Instandsetzungsmitteln zu decken; es konnten 1931/32 noch RM 200 840,— an Darlehen gewährt werden. 1932/33 schrumpfte diese Summe weiter auf RM 136 390,— zusammen. Der Arbeitsminister übertrug am 31. 7. 1932 den Gemeinden die Zuteilung der vom Reich für die Instandsetzungen von Wohngebäuden und für die Teilung von Wohnungen gewährten Zinszuschüsse. Dadurch erhielt Halle RM 9500,—. Aber diese wurden mit der „Verordnung des Reichspräsidenten zur Belebung der Wirtschaft" vom 4. 9. 1932 durch die Reichszuschußaktion ersetzt, die das gleiche Ziel durch 20- bzw. 50-prozentige Kostenzuschüsse anstrebte. Daher erhielt die Stadt für 1932/33 den Betrag von RM 172 000,— für Instandsetzungen von Wohngebäuden und RM 79 500,— für Wohnungsteilungen bzw. den Umbau sonstiger Räume. Dadurch konnten 87 Wohnungen geschaffen werden.

Aufschließung, Baupolizeigebühren.

Um auch die Senkung der sogenannten Nebenkosten zu erreichen, nahm die Stadt die Aufschließung ganzer Siedlungsgebiete in die Hand und brachte die Bautätigkeit zur planmäßigen Entfaltung. — Zu solchen Bestrebungen gehörte auch der Verzicht auf die Erhebung von Baupolizeigebühren für den Wohnungsneubau gemäß den Beschlüssen vom 21. 1./9. 2. 1925 und vom 20. 1. 1928.

Grundrisse.

Auch auf die Art der Durchführung der Neubauten wirkte die Stadtgemeinde ein und veranlaßte sparsamste Grundrißgestaltung

(Mustergrundrisse). Von dem gewünschten Flachbau mußte dabei aus finanziellen Gründen und zum Zwecke der schnelleren Beseitigung der Wohnungsnot zum Teil, besonders in den ersten Jahren[37]), abgewichen werden, sodaß auch größere Gebäude mit Mehrfamilienwohnungen erstellt wurden. Wenn die Kleinwohnungen auch sehr gefördert wurden, so bedachte man bei der Grundrißgestaltung derselben doch im allgemeinen die Möglichkeit der späteren Vergrößerung. — Die Normung von Fenstern, Türen, Treppen usw. wurde zwecks Kostenersparung auch durchgeführt. Dabei war das Bestreben doch lebendig, auch die kleinste Wohnung möglichst den kulturellen Erfordernissen entgegenkommend zu gestalten.

Mietpreisbildung.

Alle Förderungsmaßnahmen mußten jedoch eine Mietpreisbildung zum Ziele haben, die der wohnungssuchenden, meist minderbemittelten Bevölkerung überhaupt das Mieten der Neubauwohnungen ermöglichte. Dieses Problem war um so schwieriger zu behandeln, als der Zinsfuß für Darlehen im freien Kapitalmarkt in unsrer ganzen Zeit so hoch war, daß er die Ersparnisse durch die Förderungsmaßnahmen wieder auszugleichen drohte. Trotzdem sah die Stadt von einer grundsätzlichen Zuschußaktion zur Niedrighaltung der Mieten ab, um ihre Finanzkraft nicht zu schwächen. Dafür beeinflußte sie aber die Mietzinskalkulation in den von ihr geförderten Neubauwohnungen, um hier ihre verbilligenden Maßnahmen durch erhöhte Mieten nicht zunichte machen zu lassen. Schon am 14. 11. 1924 stellte die Wohnungsdeputation einheitliche Grundsätze für die Mietzinsbildung bei Neubauwohnungen auf. So gelang es der Wohnungsbaupolitik der Stadt, sowohl den Bau von Klein- und Kleinstwohnungen trotz des herrschenden Kapitalmangels, zwar nicht ausreichend, doch in erheblichem Umfange, zu erreichen und auch den Mietpreis auf einem erträglichen Stande zu erhalten.

Das Hallesche Wohnungsproblem hatte sich im Verlaufe der Jahre mehr denn je zu einem Kleinwohnungsproblem entwickelt. Inwieweit die Stadt die Schaffung von Kleinstwohnungen erreichte, bekundet nachstehende Übersicht für die Jahre der intensivsten gemeindlichen Neubauförderung[38]):

Jahr	Zahl der mit öff. Mitteln geförd. Wohn.	davon Kleinstwohnungen		durchschnittl. Größe per Wohnung. in qm
		Zahl	in %	
1924	498	19	38	67
1925	639	—	—	68
1926	793	17	2,1	70
1927	1177	161	13,7	70
1928	1131	149	13,2	65
1929	1412	424	30	63
1930	1394	864	62	54

[37]) Beschluß der Wohnungsdeputation v. 30. 5. 1922, den Bau von Mehrfam.-Häusern in 1. Linie zu fördern.

[38]) Siehe „Das Wohnungswesen der Stadt Halle vom Jahre 1930", S. 34.

Der zunehmende Anteil der Kleinstwohnungen an den entstandenen Neubauwohnungen beweist, daß die Stadtgemeinde mit ihren Maßnahmen durchaus auf dem richtigen Wege war und Erfolge erzielt hatte.

Die Schilderung der Halleschen Wohnungsbaupolitik wird, wenn sie auch nur in großen Zügen erfolgen konnte, doch deutlich gemacht haben, daß es sich dabei in der Hauptsache um eine Geldfrage handelte. Aber man kann die zur Verfügung stehenden Mittel erfolgreich oder weniger nützlich anwenden. Es ist der Stadt Halle gelungen, in dieser Hinsicht trotz aller finanziellen Begrenztheit beste Arbeit zu leisten. Die städtische Wohnungsbaupolitik bediente sich dabei weitgehend der Mittel der Bodenpolitik, deren Güte hier die Hauptbelastungsprobe durchmachen mußte. Nachdem die Stadt durch eigne Wohnungsbauten die Bautätigkeit angeregt und die Wohnungsnot verringert hatte, standen, von den finanziellen Maßnahmen abgesehen, hierbei der Einsatz stadteignen Bodens, das Baupolizeirecht und auch die Verkehrspolitik in der vorderen Linie. Es gelang der Stadt, mit den vorhandenen Mitteln das unter den Verhältnissen Mögliche zu erringen. Damit wurde die städtische Wohnungsbaupolitik, als dringlichstes soziales Problem erkannt und behandelt, so produktiv, daß sie als vorbildlich bezeichnet wurde. Leider trat nach der Scheinkonjunktur, die in Deutschland als Folge des Dawesplans und der amerikanischen Kredite entstanden war, jener heftige Rückschlag ein, von dessen Wirkungen Halle durch keine noch so gute Stadtverwaltung geschützt werden konnte. Er traf die städtische Wohnungsbaupolitik besonders schwer und hatte zur Folge, daß die Frage der Wohnungsnot, besonders hinsichtlich der Kleinwohnungen, um 1933 wieder in ein ernstes Stadium getreten war, obschon die damalige tatsächliche Nachfrage den objektiven Wohnungsbedarf nicht erreichte. Diese Verschlechterung kann aber über den Erfolg der Halleschen Wohnungsbaupolitik keineswegs hinwegtäuschen. Schon 1926 konnte nicht nur der laufende Wohnungsbedarf gedeckt, sondern auch der große Fehlbetrag etwas vermindert werden. Von da an schrumpfte er weiter zusammen. Um 1930 konnten die städtischen Behörden, welche in der Behandlung der Wohnungsfrage stets einig waren, mit Recht erwarten, daß die Notwendigkeit der Bekämpfung der Wohnungsnot nur noch eine Frage von wenigen Jahren sein würde, da man fast den geplanten Jahreshöchstbetrag von 1600 Neubauwohnungen erreicht hatte. Der Reinzugang an Wohnungen von 1919 bis zum 30. 11. 1930 betrug in Halle[39]) absolut 8916, in % des Wohnungsbestandes vom 30. November 1930 15,5 (Reichsdurchschnitt = 13,5 %) und auf das Tausend der Bevölkerung 45,8 (Reichsdurchschnitt 39,7). Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Wohnungsbestandsveränderungen in Halle in den Jahren 1907 bis 1930[40]).

[39]) Siehe „Das Wohnungswesen der Stadt Halle vom Jahre 1930", S. 53.

[40]) Siehe „Das Wohnungswesen der Stadt Halle vom Jahre 1930", S. 54.

Wohnungsbestandsveränderungen in Halle 1907—1930:

Jahr	Zugang				Abgang				Reinzuwachs
	Neubau	Umbau	baupolizeil. Verbot	zus.	Abbruch	Umbau	baupolizeil. Verbot	zus.	
1907	967	54	—	1021	152	31	—	183	838
1908	650	78	—	728	94	56	—	150	578
1909	864	121	—	985	214	79	—	293	692
1910	1106	92	—	1198	164	71	—	235	963
1911	1673	86	—	1759	201	61	—	262	1497
1912	1091	24	—	1115	196	22	—	118	897
1913	670	79	—	749	167	75	—	242	507
1914	370	73	—	443	77	43	—	120	323
1915	67	25	—	92	20	21	—	41	51
1916	104	9	—	113	10	3	—	13	100
1917	65	2	—	67	—	—	—	—	67
1918	1	26	—	27	11	11	—	22	5
1919	24	79	—	103	4	19	—	23	80
1920	191	95	—	286	3	3	—	6	280
1921	117	96	—	213	6	5	—	11	202
1922	260	116	—	376	11	24	13	48	328
1923	384	319	—	703	52	122	15	189	514
1924	304	293	—	601	23	85	20	128	473
1925	497	94	—	591	20	24	6	50	541
1926	888	52	—	940	24	12	1	37	903
1927	973	111	—	1084	41	45	2	88	996
1928	1460	82	—	1542	38	52	1	91	1451
1929	1619	66	—	1685	42	47	3	92	1593
1930	1537	99	—	1636	29	56	5	90	1546

Eine Vielheit von Problemen war zu meistern, ehe die Bekämpfung der Wohnungsnot diesen Stand erreicht hatte. Erst Hauptträgerin des Wohnungsneubaues, beschränkte sich die Stadt dann zunehmend auf die überragende und maßgebliche Förderung desselben, besonders des gemeinnützigen, mit den geschilderten Mitteln. Was die Reichsgrundsätze für den Wohnungsbau als Voraussetzung für die Überweisung staatlicher Mittel verlangten, die aufgelockerte Bauweise in den Stadtrandgebieten, war das Ziel der Halleschen Wohnungsbaupolitik von Anbeginn gewesen. Es entstanden, obwohl sie zum Teil unmittelbar neben der Industriegegend lagen, seit 1924 ausgesprochene Wohnviertel. Das gilt einmal für die große und unter modernen Gesichtspunkten errichtete Siedlung an der Merseburger Straße und Artilleriestraße; den erfreulichsten Niederschlag fand aber die Wohnungsfürsorge in der Gartenvorstadt „Gesundbrunnen". Diese große und zweckmäßige Anlage wurde Mitte der 20er Jahre in Aussicht genommen. Nachdem 1919–1925 insgesamt 1777 Neubauwohnungen in den verschiedenen Stadtteilen, zum Teil schon in geschlossen Häusergruppen, errichtet waren, suchte die Stadt ein ausgedehntes Baugelände für eine große, in sich abgeschlossene und vom Verkehr wenig berührte Großsiedlung, in der bis zu 15 000 Menschen untergebracht werden konnten. Das 87 ha große Gelände, welches südlich an die

Sportplätze am „Gesundbrunnen" anschloß und von den Gemeinden Böllberg und Wörmlitz, sowie der Röpziger Straße begrenzt wurde, erwies sich für den Zweck als das gegebene. Bei Beginn der Planung aber waren nur die Riedel'schen Äcker (27,7 ha) im städtischen Besitz. Es gelang aber zunächst dem „Bund der Kinderreichen", einen Teil des nördlichen Grundstücks zwischen Sportplatz und Huttenstraße zu erwerben; andre Geländestücke wurden durch Kauf oder Tausch bis Ende 1927 beschafft, so daß fast das ganze Gelände in das städtische Eigentum überging. Nun konnte die neue Gartenstadt verwirklicht werden. Ein vielbeachteter Modellplan gab die Richtschnur für die beteiligten Genossenschaften und Baugesellschaften ab. — An den breiten Randstraßen entstanden planmäßig dreigeschössige Mehrfamilienhäuser (außer an der Huttenstraße); in den Innenteilen aber, an den schmaleren Wohnstraßen, vorzugsweise Ein- und Zweifamilienhäuser mit 200—300 qm Gartenland. Mitten hindurch, von Norden nach Süden, im Anschluß an die Sportanlagen wurde eine 150 m breite Grünanlage angelegt, die im südlichen Drittel von einem schmaleren Grünstreifen, vom Westen nach Osten zur Saale und darüber nach der Rabeninsel führend, durchkreuzt wird. Diese Gartenstadt „Gesundbrunnen" bildet, mit besondrer Liebe durchgeführt, zugleich den Höhepunkt und die Krönung der Halleschen Wohnungsbaupolitik.

7. Das sonstige Hochbauwesen

a) Von 1906 bis 1919.

Das gesamte städtische Hochbauwesen hatte organisatorisch unter der neuen Stadtleitung, wie schon erwähnt, eine grundsätzliche Umwandlung erfahren. Die Baukommission wurde ab Oktober 1906 zum Bauausschuß. Am 1. 10. 1906 war auch die Baudeputation genehmigt und ihr die Verwaltung des städtischen Bauwesens übertragen worden. Leider gelang es Rive nicht, den bisherigen Stadtbaurat Rehorst, der eine erfreuliche, moderne Baugesinnung bewiesen hatte, trotz aller Bemühungen in seinem Amte zu erhalten. Sein Nachfolger Zachariae (ab 20. 10. 1906) hatte nicht im geringsten diese schöpferischen Fähigkeiten. Nachdem er das Polizeigebäude in der Dreyhauptstraße errichtet hatte, erkannte man seinen Fehler und ließ ihn an größere Bauvorhaben nicht mehr heran. Nach 5 Jahren gelang schließlich eine vertragliche Einigung mit Zachariae, nach welcher er aus seinem Amte schied. Ihm folgte schon am 1. 4. 1912 in glücklicher Wahl Rives Stadtbaurat Jost.

Neben der mittelbaren und unmittelbaren Förderung des Wohnungsbaus nahm das Schulbauwesen auch weiterhin eine hervorragende Stellung ein. Aus der Staudeschen Zeit fand im Oktober 1907 der Erweiterungsbau der Höheren Mädchenschule in der Alten Promenade und 1908 der der städtischen Oberrealschule auf dem Wettiner Platz sein Ende. Schon 1905 war auch die Erweiterung der Volksschule in der Freiimfelderstraße (1900/01 gebaut) geplant worden, doch

erst am 27. 5. 1908 wurde diese durch einen Anbau an das vorhandene Gebäude begonnen und 1909 zu Ende geführt. Im Süden folgte, im September 1909 genehmigt, der Erweiterungsbau der Volksschule Huttenstraße 10, welcher der Schulverwaltung am 1. 4. 1911 zur Benutzung übergeben werden konnte. - Das Reformrealgymnasium war 1908 in den Nordräumen des Stadtgymnasiums untergebracht worden. Die Inanspruchnahme dieser Schulart machte aber ein selbständiges Schulgebäude nötig. Nach verschiedenen Vorentwürfen für einige städtische Grundstücke wählte man als Bauplatz schließlich im Oktober 1909 das Restgrundstück des ehemaligen Freybergschen Gartens zwischen Krausen- und Krukenbergstraße, in Friesenstraße 3/4; die alten Gebäude wurden im Herbst 1910 abgebrochen und der imposante Bau so gefördert, daß er am 1. 4. 1913 seinem Zwecke zugeführt werden konnte. — In der Taubenstraße mußte 1911 die Schule in zwei Rektorate geteilt werden und ein Umbau erfolgen. Dasselbe geschah in der Volksschule Dreyhauptstraße, dessen Umbau auch schon am 1. 4. 1912 in Benutzung genommen werden konnte. — Im Süden der Stadt aber hatte in den letzten Jahren vor dem Kriege die starke Bautätigkeit und Bevölkerungszunahme die Forderung eines neuen Schulgebäudes zur Folge. Westlich der Schlosserstraße erwarb die Stadt daher ein Grundstück (Plan 470 für M 28 795,—) für eine zwölfklassige, aber auf das Doppelte zu erweiternde Schule mit Turnhalle und öffentlichem Spielplatz. Man plante ein einheitliches städtebauliches Ganzes in Verbindung mit einer Kleinwohnungssiedlung, die der Kleinwohnungsbauverein dort zugleich zu schaffen beabsichtigte. Leider schlug diese Absicht fehl. Der im Sommer 1914 genehmigte Neubau der Schule wurde trotz des Krieges in Angriff genommen und 1917/18 beendet. Für den Norden gedachte die Stadt kurz vor dem Kriege in Cröllwitz die Volksschule zu erweitern, doch unterblieb die Ausführung. — Auch die Neuerrichtung einer Schule in Trotha kam ebensowenig zustande, wie die einer Handels- und Gewerbeschule auf dem Roßplatze und einer Fortbildungsschule im Trödelviertel.

Das Bewußtsein, auf dem Gebiete des Schulwesens eine Tradition wahren zu müssen, hatte die Stadtverordneten in jenen kritischen ersten Jahren der Rive'schen Amtstätigkeit zur Förderung des Schulneu- oder -erweiterungsbaus veranlaßt. Viel schwerer waren ihnen die Entschlüsse wegen der sonstigen noch auftretenden Baunotwendigkeiten abzuringen. — Ein charakteristisches Beispiel bildet dafür wiederum die Weiterbehandlung der seit den 90er Jahren so lebhaft diskutierten Schwimmanstaltfrage. — Rive bemächtigte sich sofort dieser Angelegenheit und brachte die Stadtverordneten auch dazu, im Januar 1907 dem Bau auf dem vorgeschlagenen städtischen Grundstück in der Schimmelstraße, dem Gelände der bisherigen Stadtgärtnerei, zuzustimmen. Nachdem ein öffentlicher Wettbewerb nicht die erwarteten Ergebnisse gebracht hatte, fand ein Entwurf des Hochbauamts allgemeine Zustimmung. Der Beschluß für die Aufstellung des Hauptentwurfs wurde jedoch, der hohen Kosten wegen (M 990 000,—), ausgesetzt. Was tat nun der Bauausschuß? Er beschloß einfach die

Vertagung der leidigen Schwimmbadfrage auf 3 Jahre wegen schlechter Finanzlage, es sei denn, daß sich in dieser Zeit wesentliche private Mittel durch Stiftungen gefunden haben würden. Schließlich forderten die Stadtverordneten die Aufstellung vergleichender Kosten- und Rentabilitätsberechnungen für den Bau von einer oder von zwei Schwimmhallen, unter Abstandnahme von einem Teil der übrigen Bäder, besonders der Schwitzbäder. Als jene schließlich 1909/10 vorgelegt wurde, änderte sich trotzdem nichts an dem Stande der Angelegenheit. Am 27. 6. 1910 lag wieder der Hauptvorentwurf nebst Teilvorentwürfen vor. Wieder wurde die „Weiterbearbeitung", auch eines Teilentwurfs mit nur einer Schwimmhalle, beschlossen. 1911 brachte der Magistrat nun seinen Hauptentwurf nebst Kostenanschlag, mit ℳ 1 153 000,— abschließend, zur Vorlage, wobei die Warmwasserversorgung — bisher ein heikles Kapitel - durch das Städtische Elektrizitätswerk empfohlen wurde, was eine entscheidende Änderung in der Raumordnung des Bades bedingte. Im August 1912 legte der neue Stadtbaurat Jost dem Magistrat einen neuen Entwurf vor, in dem er durch Schönheit und Zweckmäßigkeit der Linienführung sein schöpferisches Können unter Beweis stellte. Die Wirtschaftlichkeitsberechnung ergab, daß für den Betrieb der Anstalt unter den neuen Verhältnissen ein weit geringerer Zuschuß als vorher notwendig wurde. Nachdem so das Hauptbedenken der Stadtverordneten beseitigt war, mußte man eigentlich die schnelle erfolgreiche Erledigung der Schwimmbadfrage erwarten. Doch weit gefehlt. Noch in letzter Stunde vor der endgültigen Annahme brachte man die verschiedensten Einwände vor. Die pessimistische Ansicht, daß die Zuschüsse bei dem „schon so kostspieligen Bauobjekt" doch noch zu hoch werden würden, daß wohl auch der Besuch des Bades nicht den Erwartungen entsprechen könnte, wurde ebenso vertreten, wie hygienische Bedenken. Daß auch die Badehausbesitzer zweckloserweise sich im Existenzkampfe glaubten und entsprechend verhielten, verschärfte noch die Gegenstimmung. Selbst die Notwendigkeit des Badens im Winter wurde bestritten u.s.f. Endlich kam aber doch das glückliche Ende. Am 13. 6./30. 6. 1913 wurde die neue Magistratsvorlage endlich genehmigt, jedoch wurden die auf ℳ 1 006 000, veranschlagten Kosten für das Gebäude mit der inneren Einrichtung und Wasserleitung vom Elektrizitätswerke bis zur Schimmelstraße auf ℳ 950 000,- herabgesetzt und die Vorlage eines neuen Kostenanschlages verlangt. Es gelang, neue technische, ersparende Möglichkeiten zu finden. Der endgültige Kostenanschlag, mit ℳ 973 000, abschließend, fand schließlich am 23. 6. 1914 die entscheidende Annahme (31 : 19). Damit war der über 20 Jahre währende Kampf beendet. Am 15. 10. 1913 begannen die Ausschachtungsarbeiten. Die Eröffnung verzögerte sich durch den Krieg. 1915 endlich war der vierstöckige Bau fertiggestellt. Nach seiner Einweihung 1916 wurde er damals weithin als eins der bedeutendsten Schwimmbäder in Deutschland bewundert. Die Baukosten betrugen ℳ 840 900,—, mit den Nebenkosten (inkl. Ankauf von Gr. Steinstraße 66) ℳ 1 053 538,—.

Die übrigen Hochbauten betrafen die verschiedensten Gebiete kommunaler Tätigkeit.

Die 1892 in der Wiesenstraße 1 gebaute städtische Desinfektionsanstalt sollte an einer anderen Stelle in moderner Form errichtet werden. Schon vor Rive hatte man an das alte Gasanstaltsgrundstück an der Hafenstraße gedacht. Auch das städtische Grundstück in den Weingärten erwies sich, näher besehen, als ungeeignet. Daher wählte man schließlich das in der Freiimfelderstraße 69 und errichtete dort 1907/08 das neue zweistöckige Gebäude. Das Grundstück der alten Anstalt wurde an die Gas- und Wasserwerke abgetreten.

Ein Polizei-Hauptgebäude war wegen der bisherigen Dezentralisation der städtischen Polizeibehörden schon lange geplant worden. Die Vorarbeiten und Diskussionen wegen dieses Projekts zogen sich aber ebenfalls lange hin. Erst vom September 1907 an bis 1909 errichtete Zachariae den Bau.

Die wegen der starken südlichen Stadtausdehnung schon 1902 geplante Feuerwache im Süden kam auf städtischem Gelände an der Ecke der Liebenauer und der Lauchstädter Straße 1907/08 bei einem Kostenaufwand von M 185 000,— zum Entstehen.

Es ist schon früher gesagt worden, daß am Bau des Stadttheaters (1883/86) außerordentlich gespart worden war, wie notwendige An- und Umbauten es bald bewiesen. Auf einem Teil (826,50 qm) des für diese Zwecke im März 1906 angekauften Grundstücks Marthastraße 11/15 wurde nun ein neues Magazin-Gebäude 1907/08 hergestellt.

Ein bedeutendes Stück Hallischer Hochbaugeschichte stellt sich aber in der Errichtung des Gertraudenfriedhofes dar. Auch diese Planung stammte noch aus der Staudeschen Amtsperiode, als das Bedürfnis für einen neuen Friedhof im Norden auftrat, und die Erlaubnis zur Wiedereröffnung des alten Giebichensteiner Friedhofes nicht erteilt wurde. Schon 1904 waren für den geplanten Friedhof 3 Ackerpläne westlich der Dessauer Straße/Landrain erworben worden. Projekte und Studienreisen beschäftigten die städtischen Behörden und Kommissionen. Doch tauchten neben jenem Projekt noch solche einer Friedhofsanlage in Reideburger Flur und im Dölauer und Sagisdorfer Gebiete auf, die aber zum Teil wegen zu hoher Forderungen der Grundbesitzer scheiterten. Somit blieb es beim ersten Plan. Nachdem der vorangegangene Vorentwurf für die Anlage von den Stadtverordneten als zu teuer abgelehnt worden war, genehmigten die städtischen Behörden einen neuen unterm 23. 10./20. 12 1909. Auch die Errichtung eines Krematoriums in Verbindung mit der Friedhofsanlage wurde am 19. 2. 1912 einstimmig beschlossen. Bald war der Hauptentwurf fertiggestellt. Der Boden der Anlage erwies sich aber als höchst wasserhaltig; schon bei $1\frac{1}{2}$ bis 2 m zeigte sich Grundwasser. Daher mußte erst zur Entwässerung ein Sammelkanal im Zuge des Landrains nach der Zietenstraße, wo größere Ländereien erworben worden waren, verlegt werden (1912/13). Diese Tatsache verzögerte also die Ausführung beträchtlich. Die Erwerbung weiterer Ländereien beeinflußte

ebenfalls den bereits fertigen Entwurf des Friedhofs, indem sie eine Erweiterung des Bauprogramms zur Folge hatten[41]). Der neue Entwurf wurde am 18. November 1912 von den städtischen Körperschaften genehmigt (Gesamtkosten M 1 148 000,) und die Mittel zur Ausarbeitung des Hauptentwurfs bewilligt. Dieser fand am 21. 4. 1913 die Billigung der Stadtverordnetenversammlung. Am 1. 8. 1913 begann der Bau und konnte trotz des Kriegs am 10. Dezember 1914 zur Benutzung und Belegung freigegeben werden. Vorher schon war die Anlage eines besonderen Ehrenfriedhofes erfolgt. – Eine vorbildliche weihevolle Anlage mit monumentalen Bauten war entstanden, die bei aller Anlehnung an die Vorbilder in München und Frankfurt selbständige Gedanken Josts verwirklichte.

Wir erinnern uns der Denkschrift des Dezernenten der Armenverwaltung, der noch unter Staude auf die Überfüllung des Siechenhauses (Alters- und Pflegeheim) hinwies und einen selbständigen Erweiterungsbau verlangte. Die Stadt konnte aber lange mit der Hospitalverwaltung, die das benötigte Gelände abtreten sollte und auch mit der Siechenhausverwaltung nicht einig werden, und erst als die Regierung zu Merseburg den Verkauf des Hospitalgeländes von 22 756 qm an der Tansteinstraße zu dem von der Stadt gebotenen Preis (M 184 317,—) genehmigte, konnte am 18. 24. 6. 1912 der endgültige Entwurf zur Annahme durch die städtischen Behörden gelangen. Der Bau begann am 23. 9. 1912 und konnte in guter und praktischer Ausgestaltung im August 1914 zur Benutzung für 96 Pfleglinge übergeben werden.

Ein Monumentalbau von Güte sollte 1914 15 mit der Errichtung des neuen Sparkassengebäudes Rathausstraße 5 6 entstehen. Die ehemalige Sparkasse in Rathausstraße 1 war für den Verkehr zu klein geworden und wollte sich in der Nähe anbauen. Die Stadt schlug nun vor, die nötigen Räume im Rahmen der seit Jahren in Aussicht genommenen Rathauserweiterung mitzuerbauen, doch wurde das abgelehnt. 1910 war von der Sparkasse das Grundstück der Weinhandlung Schulze & Birner, Ecke Rathausstraße 5 Kl. Steinstraße 9 für M 170 000, – und 1911 die Baustelle von Rathausstraße 6 a für M 61 000,— angekauft worden. In der Front der Rathausstraße lag aber inmitten der Baustelle noch das private Grundstück Nr. 6. Die Sparkasse wollte trotz desselben das Gebäude nach der Rathaus- und Kl. Steinstraße zu errichten. Nach langem Hin und Her wurde im Februar 1912 die weitere Bearbeitung des Projekts dem städtischen Hochbauamte übergeben. Am 29. 3. 1913 waren lange Verhandlungen wegen des Kaufs von Rathausstraße 6 zur Abrundung des Bauplatzes abgeschlossen und der Kauf für M 185 000,-- getätigt. Der reichlich 2 Jahre währende Bau begann schließlich am 6. 4. 1914 und verursachte einen Kostenaufwand von M 1 170 000,—. — Rathausstraße 1 wurde für Bürozwecke von der Sparkasse gegen Ersatz des Selbstkostenpreises von M 156 809,16 übernommen und

[41]) Siehe C 1 a.

gleichzeitig war auch Kleine Steinstraße 1 für M 50 000,— für Verwaltungszwecke gekauft worden.

Die Stadt plante wegen jener Raumnot der städtischen Verwaltung (viele Verwaltungen waren mietweise untergebracht) mitten im Kriege den Rathaus-Umbau. Dafür hatte sie zur Vorsicht die Grundstücke Leipziger Straße 2, Kleiner Sandberg 1 und Rathausstraße 16/17 bereits gekauft. Die Erwerbung der Bauerschen Grundstücke in der Rathausstraße kam aber erst 1919 zur Durchführung. 1916 beschloß man die Wiederherstellung des Rathausflügels in der Leipziger Straße. Die Zahl der Projekte war groß. Für die Ausführung all der Ausdehnungs- und Fluchtlinienregulierungspläne fehlten damals aber doch die Mittel. Nach dem Kriege wurden im alten Rathause die Läden entfernt. Die Erneuerungsarbeiten ergaben für die Ratsbibliothek einige Räume, die sich jedoch bald schon als unzureichend erwiesen.

Der Vergrößerung des Alters- und Pflegeheims (Siechenhaus) stand die des Hospitals St. Cyriaci et Antonii in der Art der Ausführung würdig zur Seite. Sie war als notwendig schon lange Jahre geplant, aber erst 1910/11 standen der Hospitalverwaltung durch den Verkauf größerer Ländereien die erforderlichen Geldmittel dafür zur Verfügung. Man gedachte den Erweiterungsbau vorerst als Seitengebäude an der alten Anstalt aufzuführen, unterließ es jedoch aus technischen und gesundheitlichen Gründen. Nun entstand der am 11. 11. 1912 genehmigte Plan eines selbständigen vierstöckigen Neubaus in Hufeisenform für 65 Zimmer und 86 Pfleglinge an der Front der Glauchaer Straße. Er wurde 1912/14 vollendet und am 1. 10. 1915 vorerst durch Flüchtlinge in Benutzung genommen.

Ebenso wie im Norden mit der Anlage des Gertraudenfriedhofes das Bedürfnis nach Beerdigungsstellen befriedigt wurde, mußte man ihm zur gleichen Zeit auch im Süden nachgehen. Es wurde notwendig, den schon 1895 und 1904 vergrößerten Südfriedhof wieder zu erweitern. Es standen hierfür noch Teile des ehemaligen Boltzeschen und Wagnerschen Ackerplanes, zum Stadtgut gehörig, zur Verfügung, die auch von 1912 an ihrer neuen Bestimmung zugeführt wurden. — Auch das historische Bauwerk des Roten Turms mit seinem Anbau erlebte bauliche Veränderungen und neue Verwendungen. — Der Arbeitsplatz des „Vereins für Volkswohl", den dieser an der Ecke Hallmarkt/Dreyhauptstraße bisher inne hatte, mußte 1910/11 verlegt werden, weil ein Teil des Geländes als Baustelle verkauft wurde und der Rest der Erweiterung des dortigen Schulhofs dienen mußte. Ein Ersatz von etwa einem Morgen Größe wurde auf dem städtischen Grundstück gefunden, welches neben dem Tierasyl an der Feldstraße 13 lag, und auf welchem gleichzeitig auf Grund des Gesetzes vom 29. 6. 1907 eine Arbeitsstätte für Wanderer eingerichtet wurde. — 1908 wurde der Torturm der Moritzburg erneuert; 1911 folgten gleiche Arbeiten am Eingangsturm und der Aufbau des alten Laufganges zwischen jenem und dem Museum. 1913/14 wurde der Ausbau des Südostturmes zu Museumszwecken vorgenommen. — Ein langgehegter Wunsch der Bevölkerung, der Bau einer Stadthalle, war kurz vor dem

Kriege eine besonders aktuelle Frage. Das Bauplatzproblem war dabei einfach grundlegend. Schaubilder für verschiedene geeignete Plätze wurden angefertigt. Vorgeschlagen wurden im Stadtinnern der Roßplatz, das Wagnersche Grundstück über der damaligen „Drei-Degen-Loge", der Botanische Garten, das Gelände am alten Wasserturm der Magdeburger Straße (Standort des NS.-Museums), wie auch der Pfälzer Schießgraben. Aber im Vordergrund des Interesses lag doch, neben dem Bergschenkenfelsen, der Lehmann'sche Felsen. Alles Wünschen und Planen unterbrach jedoch der Krieg, sodaß bis heute die Stadthalle ein Wunschbild geblieben ist.

Mitten im Kriege, 1916/17, sehen wir das „Emilienheim", als nordwestlichen Eckbau am Grundstück der Bethke-Lehmannstiftung, aus Mitteln derselben entstehen. Wunderhübsch gelegen, fügt es sich geschmackvoll an das ansteigende Gelände an, das Säuglingsheim und eine Kinderlesehalle in sich bergend. — Der Krieg und seine Not veranlaßten die Stadt, gegen Ende desselben den Bau zweier Kartoffelhallen auf dem städtischen Lagerplatz neben dem Schlachthof und auf einem Plane neben den Lagerhäusern des Viehhofs vorzunehmen. Der Bau begann am 29. 7. 1918. — Eine weitere Kriegsmaßnahme war auch der Bau einer Trockenanlage für gesammelte Abfälle auf dem Steinlagerplatz an der Freiimfelderstraße. Der Mangel an Viehfutter erzwang diese Maßnahme. Der Bau begann am 1. 10. 1918, konnte aber erst Anfang März 1919 in Betrieb genommen werden. — Dort, in der Freiimfelderstraße, wurde noch auf einem städtischen Grundstücke die Errichtung einer Wagenhalle am Ende unsrer Berichtszeit für die städtische Straßenbahn begonnen.

Damit ist die Reihe der städtischen Hochbauten von 1906—19 in der Hauptsache erschöpft. An Projekten, die vollendet wurden und an solchen, die durch unmittelbare Widerstände und wegen des Kriegs nicht durchgeführt wurden, hatte es nicht gefehlt. Der Wille aber, alle angefangenen Bauten trotz des Kriegs zu Ende zu führen, war vorhanden (Rede Rive's am 10. 8. 1914). Das Hallenschwimmbad, die neue Sparkasse, die Schule in der Schlosserstraße beweisen das ebenso wie das „Emilienheim". Ein Blick auf das städtische Hochbauwesen dieser Periode zeigt, daß mit der endlich erreichten Zusammenarbeit der städtischen Behörden (1912) und dem damaligen Eintritt Josts in das städtische Hochbauamt ein Umschwung eingetreten war, der sich zum Nutzen der Stadt unmittelbar auswirkte. Leider war dieser Zeitabschnitt zu kurz. Aber wir sehen überall seine Wirkungen. Wir bewundern noch heute die monumentalen Anlagen des Gertraudenfriedhofs, das freundliche Alters- und Pflegeheim, das „Emilienheim", wie den stattlichen Bau der Sparkasse und den des Hospitals St. Cyriaci et Antonii in Glaucha. Alle diese Bauten beweisen Stilgefühl und zeigten auch in städtebaulicher Hinsicht zur Zeit ihrer Entstehung bereits einen entscheidenden Fortschritt.

b) Von 1919 bis 1933

Das städtische Hochbauwesen war, abgesehen vom Wohnungsbau, in der Nachkriegszeit, und besonders in den ersten Jahren nach dem

Völkerringen, weitgehend durch die städtischen Betriebe befruchtet, die ihre durch Krieg und Inflation vernachlässigten Anlagen modernisieren oder so ausbauen mußten, daß sie den gestiegenen Anforderungen entsprachen. Diese Entwicklung ging unter den gegebenen Zeit- und Finanzverhältnissen nur stockend vor sich. Unter diesen Bemühungen ragt der Bau eines neuen Kraftwerks besonders hervor. Die städtischen Behörden beschlossen unterm 12. 8. 1924/15. 2. 1925 in Erkenntnis der Tatsache, daß die bisherige Kraftzentrale am Holzplatz dem schnell und ständig gewachsenen Bedarf an elektrischer Energie auf die Dauer nicht genügen konnte, die Errichtung einer neuen nördlich von Trotha nahe der Saale, da dort die standortmäßigen Vorbedingungen am günstigsten lagen: Eisenbahnverbindung, Hafennähe und Basierung auf der nahen städtischen Braunkohlengrube. — Der eigentliche Bau dauerte bis 1926. Die gewaltige Anlage demonstriert ganz besonders das erfolgreiche Bemühen der städtischen Hochbauverwaltung, industrielle Zweckmäßigkeit mit Schönheit der Form zu verbinden. — Im Versorgungsgebiet mußten wegen der Umstellung des städtischen Verteilungsnetzes von Gleichstrom auf Drehstrom (vom 1. 10. 1926 ab) verschiedene Umspann- und Umformerwerke errichtet werden, unter denen die beiden vom Parkplatz und am Universitätsringe besonders zu beachten sind. - Für die hochentwickelte städtische Hochbaukunst legt aber auch die Errichtung des neuen Wasserturms am Lutherplatz in den Jahren 1927 und 1928, in Ersatz des alten an der Turmstraße, Zeugnis ab. In städtebaulicher Hinsicht bildet dieser den Mittelpunkt seines Stadtteils.

1919/20 wurde das neugekaufte Grundstück Gr. Berlin 14 für Bürozwecke des damals noch städtischen Arbeitsamtes umgebaut. — Der Bau eines Jugendheims in den Räumen der Straßenreinigung, Klosterstraße 4/6, veranlaßte den Abbruch dieser Gebäude (Dezember 1925) und die Errichtung eines neuen Straßenreinigungsdepots im ehemaligen Proviantamt an der Barbarastraße (1925). — Für Rechnung der „Flugverkehr Halle" A. G. errichtete man auch eine Flugzeughalle in Nietleben mit ihren Nebenanlagen (1925/26), und im November 1926 wurden die Hochbauarbeiten für den neuen Flughafen Halle/Leipzig begonnen. Dessen Halle war im April 1927 betriebsfertig und auch das vorläufige Abfertigungsgebäude übergab die Stadt in diesem Monate. — Schon lange war der Bau eines zentralen städtischen Verwaltungsgebäudes geplant. Durch Gemeindebeschluß vom 3. 6./4. 7. 1927 wurde endlich der Neubau hinter dem Rathause bewilligt. Die Häuser Kl. Sandberg 1, Rathausstraße 16 und der alte Ratsmarstall verfielen dem Abbruch, um dem Neubau, der leider stilmäßig nicht zu dem alten Rathaus paßt, Platz zu machen. Die Ausschachtungsarbeiten begannen am 16. 2. 1928. Rathausstraße 19, an das Rathaus anstoßend, wurde 1930/31 abgebrochen. Der moderne Monumentalbau würde frei stehend zweifellos von bester Wirksamkeit sein. Schon Ende 1929 konnten die einzelnen Dienststellen bezogen werden. Das neue Verwaltungsgebäude, der „Ratshof", beherbergt auch die „Mitteldeutsche Landesbank" im Erdgeschoß und die „Stadtschaft" im Rathausflügel desselben. - Der Bau eines Fernheiz-

werkes wurde gemäß den Gemeindebeschlüssen vom 11. 3./25. 4. 1927 an der Hindenburgbrücke im Herbst 1927 begonnen und 1928 fertiggestellt. Der Raumnot in den Volksschulen wegen errichtete man 1928 an der Weingärtenschule einen 4klassigen Schulpavillon und zwischen den beiden Schulen Gr. Brunnenstraße 5/6 noch einen 2klassigen. Auf städtischem Gelände östlich vom Stadtgut, am Böllberger Weg begann man im Juni 1928 eine Hilfsschule zu errichten. Diese Pestalozzischule (incl. Kinderhort) konnte erst am 7. 1. 1930 bezogen werden. — Die Stadterweiterung im Süden mußte naturgemäß auch das Bedürfnis nach einer weiteren Volksschule wecken. So entstand 1929/31 in der Gartenstadt Gesundbrunnen die Diesterwegschule, am 31. 5. 24. 6. 1929 genehmigt. 1931 mußte die Stadt aber bereits ihre Erweiterung überlegen. — Das Lyzeum II erhielt 1930 ein vorbildliches neues Heim, die „Helene-Lange-Schule"; die Kathe-schen Fabrikgebäude, 1929/30 gekauft, in der Rainstraße 19 wurden vom März bis Oktober für diese Zwecke umgebaut. — Die Schulen Gr. Brunnenstraße 4 und Friedenstraße 34 wurden 1931 für die Errichtung einer Pädagogischen Akademie zur Verfügung gestellt. — So war wegen der Schulraumnot die finanziell mögliche Abhilfe geschaffen worden.

Der weiteren Pflege der Jugend dienten aber in mustergültiger Weise noch manche anderen Bauten oder Umgestaltungen. — Die Grundstücke und das Vermögen der Bethcke-Lehmann-Stiftung, die der Stadt für die Zwecke der öffentlichen Jugendpflege zur Verfügung gestellt worden waren, boten den Ausgangspunkt derselben. Schon 1923 wurde das Peißnitz-Restaurant aufgegeben und dafür dort eine Schule für erholungsbedürftige Kinder eingerichtet (Waldschule). 1921 schon hatte der Verein für Volkswohl seine Krippen der Stadt übergeben, die überall noch weitere einrichtete.

1925 entstand im Herrenhaus des Guts Gimritz ein Kinderheim-Neuwerk für 30 Kleinkinder. — In Klosterstraße 5 wurde 1925 der Neubau eines Jugendheims durchgeführt. — Im Sommer 1927 folgte die Einrichtung des Licht- und Luftbades Pulverweiden für Kleinkinder. Ein weiteres Luftbad schuf die Stadt im Grundstück des ehemaligen Stadtgutes am Böllbergerweg 1927 28 für 60 Kleinkinder im Zusammenhang mit den dortigen verschiedenen Einrichtungen des Jugendamts. — Gleichzeitig errichtete die Stadt ein Kinderheim am Angerweg; als Bauplatz bestimmte sie den westlichen Teil der ehemaligen Baumschule, wobei durch die Anlage einer neuen Straße dieses Gelände für die weitere Bebauung erschlossen wurde. Ebenso entstand 1928/29 ein großes Kinderheim im Grünflächengelände der Siedlung an der Artilleriestraße. 1929 wurde für das städtische Jugendamt an der Ladenbergstraße ein sogenanntes Sonderheim für 24 schwererziehbare Kinder errichtet. Diese Bauten für die städtische Jugendpflege, die eine großzügige Ausgestaltung erfuhren (1931 bestanden 4 städtische Kindergärten), reihten sich würdig neben die anderen bevölkerungspolitischen Maßnahmen der Stadt.

Aber auch die Alterspflege wurde nicht vernachlässigt. Die vorhandenen Stiftungsvermögen waren durch die Inflation sehr zu-

sammengeschrumpft. Hier half die Stadt nun mit Zuschüssen aus. 1928 mußte das Alters- und Pflegeheim aber erweitert werden.

Mit der Erbauung des Stadtbades hatte die Sorge der Stadtverwaltung um die Ausgestaltung des Hallischen Badewesens durchaus keinen Abschluß gefunden. Rives Bestreben war letzten Endes, in jedem Stadtteile möglichst ein Hallenbad einzurichten. Das war unter der Wucht und Fülle der anderen kommunalen Aufgaben nicht zu ermöglichen. Immerhin nahm die Einrichtung von Schulbädern so zu, daß 1929 fünfzehn städtische Schulen damit versehen waren. Auch die Freibäder entwickelten sich hinsichtlich Quantität und Qualität. Schon 1924 erfuhren die „Volksbäder" in den Pulverweiden durch Hinzufügung eines Teils vom Gelände des Vereins für Gesundheitspflege eine Vergrößerung. Das Luftbad wurde durch einen großen Streifen der Passendorfer Wiesen verbreitert.

Private Initiative brachte es dazu, das kurz nach dem Krieg die Stadt auf eignem Gelände im Wege der Notstandsarbeiten eine Sportplatzanlage, das Stadion, zu bauen begann. Doch blieb alles unfertig. Im Jahre 1926 erst wurde das Projekt als Sportparkanlage „Gesundbrunnen" mit Kampfbahn, Tribüne, Schwimmanlage mit Aus- und Ankleideräumen und einer Nichtschwimmeranlage mit Licht- und Luftbad mit neuem Interesse aufgenommen. Aber die Geldfrage hat die Vollendung bis zum Ende der Riveschen Amtszeit nicht möglich werden lassen. Als 1926 das Stadion (heute die Mitteldeutsche Kampfstätte) durch Schwimm- und Sprungbecken und Nichtschwimmerbecken vollendet werden sollte, verweigerte der Bezirksausschuß seine Zustimmung zur Finanzierung aus Anleihemitteln. Zwar beschwerte sich die Stadt beim Provinzialrat, aber inzwischen hatten 1927 die deutschen Schwimm-Meisterschaften in Hannover, anstatt, wie vorgesehen, in Halle stattgefunden und als 1928 die Fertigstellung möglich gewesen wäre, fehlten wiederum die Mittel, so daß nur noch das Nichtschwimmerbecken gebaut werden konnte. — Im Norden aber schuf die Stadt den Einwohnern in dem öffentlichen Freibad auf dem Forstwerder eine prächtige Badegelegenheit. Im Vordergrund des Interesses stand aber nach wie vor die schon vor dem Kriege geplante Errichtung einer Stadthalle. Dauernd waren die Vorarbeiten hierfür im Gange, so 1925. Mit dem Erwerb von Lehmanns Felsen war dieses Gelände im besonderen Maße als Standort in den Vordergrund gerückt. Der Oberbürgermeister hatte sich in seiner Rede im Frühling 1927, in der er seine künftigen kommunalpolitischen Absichten entwickelte, sehr für den Bau der Stadthalle im Rahmen eines großen Bauprogramms eingesetzt, da in Halle bisher nur Tagungen bis 10000 Personen möglich waren. Die weiteren Vorarbeiten gediehen dann auch so, daß 1927 ein Wettbewerb zustande kam. Der Fall der Stadtbank, durch welche die Stadt Millionenverluste erlitt, unterbrach aber alles Planen, damals warf diese trübe Angelegenheit die kommunalpolitische Entwicklung um Jahre zurück. Vom Juni 1928 bis zum Januar 1929 wurde am Hospital St. Cyriaci et Antonii ein Anbau mit 40 neuen Zimmern teils zur Vergrößerung des Hospitals, besonders aber zur Wohnungsgewinnung für die Aufzunehmenden errichtet. —

Die außerordentliche Vermehrung der Obdachlosen und Wanderer hatte die städtischen Behörden 1926 bereits veranlaßt, für das schon 1925 erweiterte Obdach Liebenauer Straße in den ehemaligen Stallgebäuden der Artilleriekaserne ein den neuzeitlichen Grundsätzen der Hygiene und Fürsorge gerechtes neues Asyl einzurichten. — Hier wurde auch noch eine zweite Wander-Arbeitsstätte geschaffen, da die bestehende im Grundstück der „Christlichen Herberge zur Heimat", in der Ludwig-Wucherer-Straße 11, welche 1925 vorwiegend aus städtischen Mitteln ausgebaut war, den Bedürfnissen nicht mehr genügte. Weiterhin erfolgte 1928/29 die Erweiterung des städtischen Obdachs in den Weingärten zur Unterbringung von 31 Familien in einem dreistöckigen Anbau (Beschluß vom 2. 10./15. 10. 1928). — Um die Wohnungsnot zu lindern, erweiterte die Stadt auch das Riebeck-Stift 1929/30.

Das städtische Arbeitsamt war am 31. 10. 1928 in eine Reichsanstalt umgewandelt worden. Auf Grund des mit der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung geschlossenen Vertrags vom 10. 5. 29 verpflichtete sich die Stadt nun, am Steintor ein „Arbeitsamt" zu errichten. Zu diesem Zwecke war der „Grüne Hof" erworben worden, der im Frühjahr 1929 dem Abbruch verfiel und dessen Platz die Stadt zur Verfügung stellte. Die städtische Hochbauverwaltung wurde mit der Bauleitung beauftragt. Der moderne Klinkerbau wurde in seiner Gesamtheit am 11. 12. 1930 den Reichsbehörden übergeben.

8. Die Altstadtsanierung

a) Von 1906 bis 1919.

Wir wissen, daß auf dem Gebiete der Altstadtsanierung vor dem Riveschen Amtsantritt so viele Unterlassungssünden begangen wurden, daß sie später und heute nur unter größten Opfern oder überhaupt nicht wieder gut gemacht werden konnten und können. Leider war in der deutschen Enteignungsgesetzgebung eine Stütze nicht zu finden, da das geltende Enteignungsrecht nur die Enteignung von Straßen- und Bauland überall zuließ; auch das spätere Wohnungsgesetz von 1918 kam dem weitergehenden Bedürfnis nicht entgegen, da es die Enteignung von bebauten Grundstücken von der Genehmigung des Wohlfahrtsministeriums abhängig machte, welche nur sehr schwierig zu erlangen war.

Zu Beginn der Riveschen Amtszeit waren überall in der eigentlichen Altstadt und in den ehemaligen Vororten Glaucha und Neumarkt Hemmnisse festzustellen, die den Verkehr hinderten oder nicht zur Entwicklung kommen ließen. Diese gröbsten Stellen zu beseitigen und systematisch eine Altstadterneuerung durchzuführen, wurde das Ziel des neuen Stadtleiters.

Wir müssen uns darauf beschränken, unter der Unzahl der Sanierungsmaßnahmen die wichtigsten hervorzuheben.

Einer der wundesten Punkte war hier das Trödel- und Schülershofviertel. Schon unter Staude war von 1895 ab die damalige Stadtverwaltung an die Aufschließung dieses städtebaulich unmöglichen Stadtteiles gegangen, doch, wie wir beobachteten, ohne entscheidenden Erfolg, da Neubauten auf den städtischen Baustellen unterblieben und der Verkehr diesen Ortsteil weiter mied. Rive nahm den Versuch im Frühjahr 1913 wieder auf. Die diesbezügliche Magistratsvorlage erreichte die Höhe von M 400 000,—.

Vor allem mußten die Zugänge zum Markt und aus der südlichen Richtung in die städtische Hand gebracht werden. Zu diesem Zwecke war eine große Anzahl von Grundstücken zu erwerben und abzubrechen. Es handelte sich dabei um die Häuser Steinbockgasse 2 (Kaufpreis M 12 500,—), Steinbockgasse 3 und Zapfenstraße 15 (M 16 500,—), Steinbockgasse 4 (M 13 800, –), Steinbockgasse 5 und Zapfenstraße 14 (M 18 300,—). Nach ihnen wurden 1913/14 die Grundstücke Hanfsack 3 und 4, Marktplatz 7, Moritzkirchhof 6 und 7, Rittergasse 1, Schülershof 1, 12, 13, 15, 16 und Trödel 6 für Summa M 425 100,— erworben. Noch 1914 kam Ritterstraße 17 für M 52 000,— hinzu. Die Sanierung brachte die Verdoppelung der Einmündungsbreite des Schülershofes in den Markt und die Freilegung des Moritzkirchhofes. Die Erwerbungen hatten auch das Ziel, nach der völligen Niederlegung größere Baulandstellen zu schaffen, die eine bessere Verwertung als die früheren ermöglichen konnten. — Das Trödel-Problem gelangte nicht zur völligen Lösung, obwohl der Großteil der Häuser des Trödels, Hanfsacks und Freudenplanes sich nun im städtischen Eigentum befand. Dort schenkte die Stadt dem Staate am Ende der 20iger Jahre das Baugelände zur Errichtung eines zentralen Verwaltungsgebäudes, das sich dem städtebaulich gewünschten Gesamtbild würdig einfügen sollte.

Auch anderswo waren nach erfolgtem Häuserkauf Niederlegungen erfolgt, so vor dem Ranniſchen Tore, hinsichtlich des 1908 gekauften und zu den Anlagen fallenden Grundstücks Mauerstraße 20, nachdem es eine zeitlang noch für Wohnungen zur Verfügung gestellt worden war (1912/13).

In der Geiststraße erwarb die Stadtgemeinde 1907/08 Geiststraße 7 für M 39 000, und Geiststraße 8 für M 45 450,— zur Verbreiterung der Geist- und Fleischerstraße. Hier folgte 1911 nach derem Abbruch zur weiteren Straßenregulierung und Verwertung des Restplanes der Kauf von Geiststraße 9 und Fleischerstraße 47 für M 58 500,—.

Von ungleich größerer Wichtigkeit war aber die Verbreiterung der Großen Ulrichstraße bei ihrem Beginn in den Kleinschmieden. — Für die Sanierung der Großen Ulrichstraße hatte Staude schon manches getan, besonders an der engsten Stelle, an Nummer 22/24 hatte er sie verbreitert und auch sonstige kleinere Regulierungen durchgeführt. Die Grundstücke 4, 5, 18 waren ganz oder zum Teil in den Besitz der Stadt gelangt. Ihnen folgten das besonders wichtige Grundstück Nr. 8 im Jahre 1907 für M 116 150,— und Nr. 7 im Jahre 1909. Jener Engpaß an der Nikolaistraße (Arnold & Troitzsch,

Löwendahl) wurde nun 1908/09 ganz bedeutend auf 16 Meter erweitert. 1911 folgte leider nur eine unwesentliche Verbreiterung bei Aßmann. Es erscheint unverständlich, daß sich damals noch dieses Geschäftshaus so störend in den Straßenzug einschieben durfte. (Erbaut 1912/13.) Von Große Ulrichstraße 8 wurde 1910 nach erfolgter Regulierung der Restplan von 1819 Quadratmetern für M 101 536 verkauft (Wollmer). Später, 1915, wurde ein neues Sanierungsprojekt der Großen Ulrichstraße in Form eines Fluchtlinienplanes aufgestellt. Es erfolgten von da an aber nur geringfügige Änderungen, z. B. Spiegelstraße. Nunmehr war diese Hauptstraße mit Ausnahme einer Stelle überall gemäß den früheren Fluchtlinienplänen auf 11 Meter gebracht. Die neue Fluchtlinienplanung auf 16 Meter Breite wurde nur an der Nicolaistraße erreicht.

Im Norden war schon 1891/92 die unschöne Cröllwitzer Saalebrücke entstanden. Ihre Errichtung hatte die ausgedehnte Erhöhung der Fährstraße vom Eingang der Unterburg ab, zwischen Burg und einer dort inmitten der Straßen liegenden, 1880 erstandenen häßlichen Mietshäuserinsel, nach sich gezogen. Südlich davon, zur linken, führte die parallele Abzweigung der Straße dagegen in alter Senkung zur Saale hinab. Jene Mietshäuserinsel wurde, nachdem man Fährstraße 11 (1906/07) für M 27 790, –) und Fährstraße 10 mit angrenzender Parzelle (November 1908 für M 35 000,—) erworben hatte, 1907 und 1908 endlich beseitigt. Der Boden wurde sowohl zur Verbreiterung des Fahrweges zur Brücke, als auch zur Schaffung einer kleinen Anlage verwendet. Eine zweite Verbreiterung und zugleich Gleisverschiebung der Straßenbahn erfolgte an der Ecke Fährstraße—Seebener Straße und Burgstraße 1913 14 gegenüber dem „Mohren". Die Stadt hatte Fährstraße 11 a für M 16 000,— und Nr. 12 für M 50 000,— zu diesem Zwecke und zur Freilegung der Ruine Giebichenstein gekauft; letzteres Grundstück war die alte Amtsschmiede.

Dem gleichen Zwecke der Regulierung diente der 1909 erfolgte Kauf von Friedrichstraße 65 für M 18 000, dem die sofortige Niederlegung folgte, und 1914 der von Friedrichstraße 66, sowie der Erwerb des häßlichen und die Straße verengenden Große Steinstraße 51 neben dem Grünen Hof (1909/10 für M 50 000,—), welch letzteres 1913 abgebrochen wurde. 1912 13 hatte die Stadt hier von Gr. Steinstraße 49 50 schon 67 Quadratmeter unentgeltlich erhalten.

Besonders hervorzuheben ist eine Erschließungsmaßnahme, die im äußeren Westen des Stadtgebietes unternommen und zum Teil durchgeführt wurde. Hier war, schon 1906 geplant, der Ausbau des bisher öden Lettiner Weges (Hermann-Göring-Straße) zu einer „Prachtstraße", wie der Volksmund sie taufte, in sieben Meter breiter Innenpromenade, die von Rasenflächen, Alleebäumen, Fahrbahnen, Rad- und Reitweg, Bürgersteigen und Straßenbahn flankiert war, unternommen. In den letzten Friedensjahren gelang dieses Werk (1908/10). Doch war das Projekt umfassender, da die Prachtstraße resp. Heideweg, wie sie damals hieß, mit einer aus der Stadt führenden Straße durch

eine solche von der Steinmühle über die Ziegelwiese und Peißnitz verbunden werden sollte. Über die Wilde Saale am Weinberg war eine Steinbrücke projektiert. Der Damm dafür kam auch schon zur Aufschüttung, wurde aber später wieder abgetragen. Die Straßenbahngeleise gedachte man unter Verstärkung und Verbreiterung auch der Peißnitzbrücke (auf 20 Meter) bis an die Heide heranzuführen, um das Gelände zwischen Wilder Saale und Heide der Bebauung besser erschließen zu können. Es galt dabei vor allem auch, etwa 600 Arbeitslose wieder in Lohn und Brot zu bringen. Neben der „Prachtstraße" gelang noch der Ausbau der Peißnitzstraße auf der Strecke Kirchtor-Steinmühle bis zur Steinmühlenbrücke. Diese war 1911/12 aus einer hölzernen in die jetzige Steinbrücke umgewandelt worden. Die übrigen Arbeiten wurden durch den Krieg unterbrochen und nicht wieder aufgenommen.

Die Grundstücke Taubenstraße 14/15, Steg 4, 5, 7, wurden 1916 für M 700 000,— zur Ermöglichung des Durchbruchs der Gommerstraße erworben. Im gleichen Jahre beschäftigte man sich mit dem Plan, die Straßenbahn durch die Cröllwitzer und Dölauer Straße bis zur Knochenmühle in die unmittelbare Nähe der Heide durchzuführen. — Auf dem Gebiete des Brückenbaus erfolgte 1906 die erhebliche Verbreiterung der Elisabethbrücke auf 16 m und 1908 die der Klausbrücke.

b) Von 1919 bis 1933.

In den Jahren nach dem Kriege wurden Sanierungsmaßnahmen in der Altstadt, wie wir wissen, zwar geplant, aber, soweit es sich um wirklich durchgreifende Maßnahmen handelte, nicht durchgeführt Umsomehr tat man für das Straßenbauwesen.

Rive hatte die Straßen der Stadt in einem äußerst schlechten Zustand vorgefunden. Um Steuererhöhungen zu vermeiden, hatten die städtischen Behörden unter Staude besonders gern Abstriche am Pflaster-Etat vorgenommen, wenn andere kostenreiche Aufgaben noch durchzuführen waren. Inzwischen war das Vorhandensein einwandfreier, staubfreier Straßen im Stadtgebiet durch den steigenden Verkehr immer notwendiger geworden. Straßenausbaupolitik und Verkehrspolitik waren nicht mehr zu trennen. Rive hatte schon vor dem Krieg den Straßenbau zu fördern gewußt. Nach ihm zeigte es sich aber, daß der Hallische Straßenzustand mit der Entwicklung des Kraftverkehrs nicht Schritt gehalten hatte. Der Straßenbauer jener Jahre wurde, wie auch heute noch, durch die Verkehrsanforderungen vor Probleme gestellt, die es bis dahin nicht gab.

Die Anforderungen an die Haltbarkeit der Straßen wurden ganz verschieden. Es mußten vor allem Möglichkeiten gefunden werden, um die Widerstandsfähigkeit der vom Verkehr am kräftigsten berührten Straßen zu heben. Ein einfaches Ausflicken von zerfahrenen Straßen konnte nicht mehr genügen. Damit wurde der Straßenbau eine Kunst für sich. Die städtischen Bemühungen um die Gewinnung von einwandfreien Verkehrsstraßen begannen sofort nach dem Kriege, wurden aber, besonders von Mitte der 20er Jahre ab, von städtebau-

licher Bedeutung. Soweit wie möglich sollte durch geschlossene Straßenzüge das Stadtinnere verkehrsmäßig günstiger gestaltet werden. Systematisch prüfte man insbesonders die Hauptgeschäftsstraßen auf ihren Zustand sowohl, als auch auf den dort entwickelten Lärm und Staub. Zugleich suchte man das Straßenmaterial zu finden, welches hinsichtlich Haltbarkeit, Staubfreiheit, Lärmminderung etc. die Wünsche am besten erfüllte. So wurde die Ausführung je nach den Ansprüchen, die, nicht zuletzt durch die Straßenbahn, an die Straßen gestellt wurden, ganz unterschiedlich. Die besonderen Anstrengungen der Stadtgemeinde, ihre Straßen zu verbessern, macht der Beschluß der städtischen Körperschaften vom 17. 5./13. 6. 1927 besonders deutlich, nach dem zum Ausbau der Straßen I. Ordnung in den Jahren 1927—32 jährlich je RM 1 000 000, - in Darlehnsform aufgenommen werden sollte. Für die Jahre 1927– 30 geschah dies auch, obwohl die Stadtverordneten damals die Mittel vorerst nur für 1 Jahr zugestehen wollten. — Die Straßenbauer gingen nun daran, die alten Mängel des Halleschen Straßenwesens zu beseitigen und in systemvoller Weise Straßenbau und -ausbau zu verbinden. Dadurch wurden viele Straßen hinsichtlich des Belags, der Breite und auch der Bepflanzung völlig umgestaltet. Die moderne Verkehrsstraße mit breiter Fahrbahn, Radfahrweg und Verkehrsinsel entstand; so die Ludwig-Wucherer-Straße, deren Baumreihen fallen mußten. – Weiter sind besonders der 1926 durchgeführte Ausbau des Landrains, welcher zum Gertraudenfriedhof führt und die Neuwerkstraße hervorzuheben. Für die Gr. Ulrichstraße aber hatte sich die Holzpflasterung trotz aller Verunglimpfungen seit langem schon am besten bewährt.

Eine weitere Maßnahme für den reibungslosen Verkehr stellte die Umgestaltung der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte (Riebeckplatz, Reileck, Steintor und Marktplatz) dar.

Die in erheblichem Maße durchgeführten Fluchtlinienregulierungen betrafen aber in der Hauptsache die Hauptstraßen der Innenstadt nicht. Was hier geplant war, wissen wir bereits, doch waren die wirtschaftlichen Verhältnisse für die Ausführung nicht günstig.

Auf dem Gebiete des Brückenbaus ragt die Erbauung der modernen Cröllwitzer Brücke Mitte der 20 er Jahre, die den Abbruch der alten, eisernen Brücke 1927 verursachte, hervor. Zur gleichen Zeit erfolgte die Verbreiterung der Siebenbogenbrücke.

9. Das Grünflächenwesen

a) Von 1906 bis 1919.

Die bevölkerungsmäßig und räumlich anwachsende Stadt bedurfte in ihrem Weichbild der Grünanlagen, Sport- und Badeplätze, wie auch der sogenannten Schrebergärten im besonderen Maße, die dem geplagten Städter Erholung zu bringen und den Sinn für die freie und schöne Natur zu erhalten vermochten.

Unter Staude hatte man diese Bedürfnisse nicht genügend gewürdigt. Lange Jahre war der Verschönerungsverein und nicht die Verschönerungs-Kommission der Hauptträger des städtischen Anlagewesens. Auch unter Rive erfüllte der Verschönerungsverein noch seine dankenswerte Aufgabe auf dem ihm vertraglich vorbehaltenen und fiskalischen Gelände. Das Freiflächenwesen, nicht mehr als eine schöne Nebensache betrachtet, erhielt von vornherein unter Rive eine bevorzugte Stellung. Leider waren hohe Aufwendungen nötig, um die Unterlassung der früheren Jahre wieder gutmachen zu können. War doch die Stadt nicht einmal Herrin im Saaletale, ihrem schönsten Erholungsorte, obwohl sie schon wichtige Teile desselben in der Hand hatte. Hier galt es, noch einige der hervorragendsten Partien in das städtische Eigentum zu bringen, um die gesamte Landschaft in städtische Obhut nehmen zu können. Schon 1906 ging der frühere Amtsgarten mit der malerischen Ruine „Giebichenstein" in das Eigentum der Stadt über. Erst am Kriegsende folgte die Unterburg. Auf der anderen Saaleseite kaufte die Stadt schon 1907 die Cröllwitzer Felsen und die Talwiese, denen so viele Jahre die Sorge des Verschönerungsvereins gegolten hatte. Bereits früher hatte hier aber die Stadt die Betreuung des lieblichen Amselgrunds zu Füßen der Bergschenke übernommen. Diese selbst folgte 1915, nachdem der Preis von M 400 000,— auf M 310 000,— gedrückt worden war. 1909 konnte der Reilsberg, auf dem der Zoologische Garten wundervoll untergebracht worden war, erworben werden. Schließlich setzte sich die Stadt endlich auch in den Besitz des Klausberggeländes und der Ziegelwiese (1912), um damit ihre Vormachtstellung im Saaletal entscheidend zu befestigen.

Es galt nun aber auch, die neuerworbenen und vorhandenen städtischen Anlagen zu betreuen. In den Jahren vor dem Kriege wurde die Frage der Stadtverschönerung lebhaft erörtert. Ein städtischer Garteninspektor wurde angestellt. Da die alte Stadtgärtnerei in der Schimmelstraße als Bauplatz für die Schwimmanstalt Verwendung finden sollte, erwarb die Stadt 1906 das Wauersche Gärtnerei-Grundstück (1,43 ha) an der Südseite des Galgenberges für RM 38 400, - und richtete dort 1909 eine neue Stadtgärtnerei ein. 1910 kaufte die Stadt noch zur Erweiterung derselben und für den ebenfalls (aus der Südfriedhofnachbarschaft) nach dorthin verlegten Schulgarten das danebenliegende Leucherſche Grundstück (1,80,87 ha) für M 62 950,—. So war eine solide Grundlage für die erfreuliche Arbeit der Gartenverwaltung geschaffen, die sich auf die älteren und neuen Anlagen erstreckte. Es kann aber nur das Wichtigste hervorgehoben werden. Das erste Jahr (1906/7) sah die Fertigstellung der Anlage in der Saalwerder- und Talstraße, Uferstraße. Im folgenden Jahre begann man, auch unter dem Gedanken der Arbeitsbeschaffung, vor allem mit der Umgestaltung des Amtsgartens mit dem Ziele der Erhaltung in ursprünglicher Form und Verwendung als öffentlichen Park. Besonders ist der 1911/12 geschaffene Alpenrosengarten hier hervorzuheben. Aber schon 1907/08 konnte der bisher nichtöffentliche untere Amtsgarten instandgesetzt und für den

öffentlichen Verkehr freigegeben werden. — Am Leipziger Turm ließ man nach Abbruch der dortstehenden Kaffeehalle die Anlage neu entstehen. Den neuen Wettiner Platz mit seinen zwei Teilen schmückte man 1911 mit einer reizenden Springbrunnenanlage, und 1912 gestaltete man seine Anlagen wieder um. Das Jahr 1914 sah die anlagenmäßige Herstellung des Ufergeländes an der Cröllwitzer Brücke bis zu den Klausbergen. Die Kriegsjahre brachten Einschränkungen, doch war die Gartenverwaltung besonders an den Saaleufern tätig; so wurde noch 1918/19 der Burggraben der Vorburg Giebichenstein hergerichtet und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Besonders begrüßenswert war damals schon die häufige Anlage von Kinderspielplätzen, wie sie hinter der Schule in der Freiimfelder Straße (1907/08), an der Ecke Merseburger Straße-Huttenstraße, in den Pulverweiden (1909), auf dem Wettinerplatz, an der Johanniskirche und im ehemaligen Siechenhausgarten an der Weingärtenschule (1907/10) entstanden. In den Pulverweiden fand sich ein weiterer auf dem bisherigen Restaurationsplatz der „Goldenen Egge" (1918/19). Im Anschluß an die dortige Schrebergartenanlage an der Dessauer Straße wurden 1912/13 zwei Schulkindergärten von 2000 qm Größe hergestellt, ebenso geschah es 1918/19 mit dem Garten des neuerworbenen ehemaligen Florabades.

Die wertvollste Arbeit auf dem Gebiete der Spielplätze war aber die Schaffung der 59 000 qm großen Spielwiese auf der Peißnitz zwischen der Wilden Saale und der Birken-Allee. Das östlich derselben gelegene Ackerstück wurde im Anschluß an diese Herstellung 1913 für den gleichen Zweck hergerichtet.

Eine besonders erfreuliche Erscheinung war die Förderung des Schrebergartengedankens. Hierfür wählte die Stadt den städtischen Teil des Platzes an der Dessauer Straße, der ehemals zu einem neuen Jahrmarktsplatze zugerichtet werden sollte. Im Sommer 1906 begann hier eine neue Schrebergartenanlage zu entstehen, doch schon 1912 wurde sie um 10 350 qm mit 57 Gärten erweitert; anschließend wurden noch 13 900 qm mit 69 Gärten in Angriff genommen. Im Jahre 1913 fand die dritte Ausdehnung wegen der starken Nachfrage statt, indem auf dem Stück östlich des Tierasyls und des Vereins für Volkswohlfahrt 60 neue Pachtgärten angelegt wurden. Die Gesamtanlage erstreckte sich damit vom Dessauer Platz bis zur Halberstädter Eisenbahn in Größe von 8 1/2 ha.

In das städtische Anlagenwesen war „frische Luft" gekommen; der Staub, der auf dem ganzen Stadtgebiet gelegen hatte, war aufgewirbelt und hatte die Schönheiten, an denen auch Halle und seine Umgebung reich ist, aufgedeckt. Noch handelte es sich im großen und ganzen ja nicht um Neuland, sondern um die alten vertrauten Orte des Hallischen Weichbildes. Doch zeigte die Behandlung auch dieses wichtigen Problems schon die große Linie, die die spätere Entwickelung des Grünflächenwesens in allen seinen Gebieten aufweisen sollte.

Hatte die Gartenverwaltung zu Beginn dieses Zeitabschnittes 53 ha Anlagen und über 47 km Baumreihen zu betreuen, so waren es An-

fang 1919 bereits schon 110,24 ha öffentliche Anlagen und 74,25 km Baumreihen neben 16 Plätzen und 22 Schulhöfen.

b) Von 1919 bis 1932.

Die Ausgestaltung des städtischen Grünflächenwesens wurde in den folgenden Jahren zielsicher und in erfolgreichster Weise fortgesetzt, soweit es die gesetzlichen und finanziellen Möglichkeiten gestatteten. Im Rahmen der Gesamtplanung der Stadt konnte sie infolge der Bodenvorratspolitik Rives großzügig durchgeführt werden.

Im Jahre 1920 übernahm die Gartenverwaltung die 8,52 ha großen Anlagen des Verschönerungsvereins am Großen Galgenberge und in der Fiebiger Schlucht gegen eine an diesen gezahlte Vergütung von RM 10 000,— in ihre Pflege. Der Bürgerpark wurde 1925/26 durch das sogenannte Schlippenberggelände erweitert, wobei an der Friedenstraße eine schöne Aussichtsterasse geschaffen wurde. — Eine hervorragende Bereicherung der städtischen Anlagen war die gleichzeitige Umwandlung des Gimritzer Gutsparks in einen öffentlichen, der mit seinen weiten Rasenflächen, schönen Baumgruppen und Pflanzungen die stete Freude der Besucher ist. 1926 konnte auch der von der Stadt erworbene 35 m breite und 370 m lange Privatgarten zwischen der Giebichensteiner Straße und dem Felsengelände dem gleichen Zwecke zugänglich gemacht werden, wodurch das dortige Saaleufer nicht unwesentlich verschönt wurde. 1932/33 kam es hier noch zur Erschließung des bisher nicht zugänglichen Geländes hinter dem Felsenburgkeller und dessen Verbindung mit dem Steingarten an der Giebichensteiner Straße. Auch die ebenfalls gekaufte Fläche an der Steinmühle wurde öffentliche Anlage. Die Alte Promenade wurde umgestaltet; diesen Arbeiten fiel die innere Baumreihe größtenteils zum Opfer. Auf dem Auenplatz schuf die Gartenverwaltung 1927 eine Schmuckanlage und im Gartengelände hinter den Häusern einen Kinderspielplatz. Das Gleiche geschah in der Wörmlitzer Straße. 1928 übernahm die Stadt auch die Gartenanlage des Bades Wittekind in die eigne Verwaltung. Mit der am 9. 3. 1929 erfolgten Besitzübergabe der Heide, Rabeninsel und des Forstwerders an die Stadt hatte diese den breiten Grüngürtel vervollständigt, der sich nun von der Rabeninsel bis zum Gertraudenfriedhof breit auf der ganzen Westseite bis zum Nordosten der Stadt vorlagerte, ohne indessen die verkehrsmäßige und bauliche Entwicklung der Stadt zu stören. Die Erwerbung jener 3 großen Komplexe ermöglichte nun die tatsächliche Durchführung aller Maßnahmen, die diese zu Erholungsstätten der Einwohnerschaft machen konnten. Die Bürgerschaft nahm reges Interesse daran. Am 11. 11. 1929 erfolgte die Neugründung des schon vor dem Kriege vorhandenen Heidevereins. — Wie für die Heide, sorgte die Stadt auch für die Rabeninsel und den Forstwerder.

Der Ausgestaltung der Grünflächen in der neuentstehenden Vorstadt Gesundbrunnen widmete sich die Stadt mit besonderer Liebe. In diesem Siedlungsgelände bei Böllberg begann man 1926 mit der

Herstellung eines 60 m breiten Grünstreifens von der Huttenstraße bis zur Stadtgrenze. Diese hervorragende Anlage wurde in einer Länge von 560 m durchgeführt und der Öffentlichkeit zu Pfingsten 1931 übergeben. Sie wurde zu beiden Seiten von Dauer-Schrebergärten in einer Tiefe von 50 m flankiert. Im Anschluß an diese Anlage schuf die Stadt einen weiteren Grünstreifen von gleicher Breite und 155 m Länge zwischen der Huttenstraße und dem Läuferweg, der eine große Spielgrube enthielt. Weiterhin wurde das dreieckige Gelände zwischen dem Läuferweg und der Hafenbahn in eine öffentliche Anlage umgewandelt.

Mit dem Bau der neuen Hilfsschule am Böllbergerweg verband man die Schaffung weiterer Grünanlagen für die Zwecke der Schule und des Hortes, sowie die einer solchen mit einem großen Spielplatz und Sandgrube. — Wiederum für Schulzwecke entstanden bei der Diesterweg- und Helene-Lange-Schule umfangreiche Gartenanlagen. — 1930/31 fand auch die Umgestaltung des Johannisplatzes statt.

Innerhalb der Schaffung von ausgedehnten und schönen Grünflächen, mit denen besonders das Haupterweiterungsgebiet der Stadt, der Süden, neu bedacht wurde, nahm die zunehmende Einrichtung von Sport- und Kinderspielplätzen eine besondre Rolle ein. 1921/22 wandelte die Stadt den 8500 qm großen Platz zwischen Röpziger und Wörmlitzer Straße und dem Kirchenbauplatz zum Tummelplatz um. — Des Stadions haben wir schon gedacht. Der Kampfplatz wurde 1921 angesät und umfangreiche Baumpflanzungen vorgenommen. Seine Erweiterung und Verbesserung stand seit 1926 im Vordergrund des Interesses. Zugleich wurde die Schaffung neuer Sportplätze erwogen. Als Folge dieses Entschlusses wurden dem Landgute Gimritz 1926 die ganze Fläche auf der Ostseite des Lettiner Wegs (Gimritzer Damm), und auf der Westseite desselben eine solche in 125 m Tiefe für Sportzwecke entzogen und die Umgestaltung begonnen. Auf der Peißnitz wurde die Herstellung einer Lager- und Spielwiese zugleich mit der Umgestaltung der anschließenden Anlagenteile 1926 27 durchgeführt. 1928 entstand am Wachtelweg ein Kinderspielplatz. — In größeren Gartenanlagen wurden solche, so am Stadtgut Böllberg im Anschluß an das Luft- und Sonnenbad für Kinder und am Kinderheim „Grünes Feld", geschaffen. Kleinere folgten am Kinderheim Angerweg und Neuwerk bei Gimritz. — 1930 31 vervollständigten die hergestellten Spielplätze am Gimritzer Damm die Zahl der städtischen Sportplätze. — In der Lutherstraße, östlich vom Lutherplatz, wurde 1932 noch eine Grünanlage mit Spielplatz geschaffen. —

Der Gartenverwaltung unterstanden am Schlusse der Riveschen Amtstätigkeit 174,81 ha öffentliche Anlagen (53 ha am 31. 3. 1906), 81,02 km mit Bäumen bepflanzte Straßen (47 km am 31. 3. 1906), 18 mit Bäumen bepflanzte Plätze und 27 mit Bäumen und Anlagen versehene Schulhöfe.

Die städtische Bäderverwaltung, am 1. 4. 1927 für sämtliche städtischen Bäder geschaffen, betreute 1933 außer dem Stadtbad, dem Solbad Wittekind und dem Flußbad Pulverweiden noch das Fluß- und Strandbad in Trotha auf dem Forstwerder sowie das neugeschaffene und

am 20. 6. 1929 eröffnete Bad Gesundbrunnen. Als Badestadt stand Halle seit Jahren an erster Stelle.

Sehr lebhaft wurde von der Stadtverwaltung auch weiterhin die Einrichtung von Schrebergärten gefördert. Ende März 1919 bestanden im Norden der Stadt 22 Schrebergärten auf einer Fläche von —, 35,19 ha und im Osten 293 auf 5,42,40 ha der Süden wies auch nur 22 Schrebergärten auf einer Gesamtfläche von , 54,08 ha auf. Dazu befanden sich in städtischer Verwaltung noch 470 Kleinpacht-Parzellen im Norden, Osten und Süden mit zusammen 22,17 ha Gesamtflächeninhalt. Der Pachtzins für die Gärten stellte sich auf 35 bis 50 Pfg. für den qm. — An den Bund für Volkskraft und an gemeinnützige Unternehmen zur Förderung des Kleingartenbaues waren am Schluß dieses Berichtsjahres im ganzen 68,68 ha zur Errichtung von Kleingärten und für Kleinpachtlandparzellen verpachtet. — Die Kleingarten- und Kleinpachtlandordnung vom 31. 7. 1919 sah vor, daß die Pächter sich zu gemeinnützigen Unternehmungen vereinigten, die die Stadt von nun an bei der Überlassung der Anlagen bevorzugte. — Die städtischen Schrebergärten wurden vom 1. 1. 1922 ab von der städtischen Gartenverwaltung betreut; ein Kleingartenamt wurde dafür durch Magistratsbeschluß vom 12. 1. 1923 geschaffen. Am Schluß des Jahres 1923 waren 53 Schreberanlagen mit 3530 Einzelpächtern auf 85,783 ha Gelände vorhanden. Nach der Inflation nahm diese Bewegung einen besonderen Aufschwung. Als im Mai 1924 eine städtische Bekanntmachung erging, meldeten sich 1398 Gartenliebhaber. Die Stadt und private Kreise stellten Land zur Verfügung, sodaß schließlich 1823 Familien mit Kleingartengrund pachtweise versorgt werden konnten. Damit war das Hauptbedürfnis befriedigt, sodaß 1925 die Erweiterung nur noch 5,38 ha betrug. In diesem Jahre wirtschafteten in 68 Kleingartenanlagen 6535 Kleingärtner auf 208,92 ha. 1926 handelte es sich nur noch um die Umlegung derjenigen Kleingarten-Kolonien, die dem Häuserbau weichen mußten, in Dauerschrebergärten. Von nun an trat eine rückläufige Bewegung ein. Ende 1930 unterstanden dem Kleingartenamt 60 Anlagen mit 6319 Kleingärtnern auf 196,62 ha. Die Wirtschaftsnot brachte aber 1931 die Neuentstehung von 4 Anlagen, sodaß die Gesamtfläche auf 217,18 ha stieg. Außerdem errichtete die Stadt auf Grund der III. Notverordnung große Gartenanlagen zum Teil im Anschluß an bestehende für Erwerbslose und ermäßigte zugleich die Pachtpreise vom 1. 10. 1931 ab. Mit Hilfe eines unverzinslichen Reichsdarlehns wurden 1931/32 3 größere Pachtgartenanlagen eingerichtet und zwar nördlich und südlich der Kasseler Bahn 600 Gärten und nördlich im Anschluß an die Kleingartenanlage „Unser Garten" 150 Gärten. 1932/33 erfolgte wegen der starken Nachfrage die Aufnahme eines 2. Reichsdarlehens zur Schaffung von 950 Pachtgärten; 3 weitere Anlagen wurden auf städtischem Gelände mit zusammen 750 Kleingärten (auf 35 ha) eingerichtet, die sich auf den Osten mit 200 am Canenaer Weg, den Süden mit 350 an der Paul-Berck-Straße und den Norden mit 300 Kleingärten in Erweiterung der Anlage „Unser

Garten" verteilten. Zugleich wurde auf Privatgelände die Anlage am „Eierweg" um 9 ha mit 180 neuen Kleingärten erweitert.

Ende März 1933 bestanden 65 Kleingartenanlagen mit 8582 Einzelgärtnern auf 288,58,79 ha. Die Pachtpreise beliefen sich seit dem 1. 10. 1931 je nach den Gruppen I--III auf 3.5,3 und 2 Pfg. pro qm. Auch diese Entwicklung war nur durch das Vorhandensein umfangreichen stadteigenen Bodens ermöglicht worden.

Wie bei den Schrebergartenanlagen war die Stadtverwaltung auch zur Hergabe von Kleinackerland bereit. Diese Bewegung erwies sich aber deutlich als eine Erscheinung der Inflationsjahre. Der Hauptträger derselben war und blieb der „Bund zur Erhaltung und Mehrung der Volkskraft". Von Anfang 1924 ab wurde die Nachfrage nach Kleinackerland immer geringer, sodaß er Anfang 1926 nur noch ca. 30 Morgen am Wege nach Beesen und zwei Pläne an der Bölckestraße (ca. 75 Morgen) und 6 Morgen an der Gimritzer Gemarkung betreute. — Die Stadt selbst hatte an Kleinpächter nur Ackerflächen abgegeben, welche verstreut innerhalb der bebauten Ortslage vorhanden waren.

Diese Entwicklung zeigt, daß das Grünflächenwesen Halles zu Anfang 1933 in Anpassung an die Standortverhältnisse der Stadt die erreichbaren Möglichkeiten fast gebracht hatte. Zwar in den älteren Stadtteilen konnte, so wie sie Rive vorfand, nicht allzuviel mehr gutgemacht werden. Was aber hier doch getan werden kann, zeigt die wunderschöne Ausschmückung besonders der Anlagen zwischen dem Theater und der Post mit den Blumen der jeweiligen Jahreszeit immer wieder. — Die neuen Stadtteile aber konnte man planmäßig mit Grünflächen versehen. So boten sich dem naturbedürftigen Großstädter neue Orte der Erholung in blumen- und baumreichen Anlagen, Sport- und Spielplätzen oder Schrebergärten. Der Unterschied zwischen den alten Ortsteilen und den neuentstandenen ist daher noch heute unverkennbar. Als Repräsentanten der Rive'schen Grünflächenpolitik sind neben den Anlagen südlich der Artilleriestraße vor allem die in der Gartenstadt Gesundbrunnen zu bezeichnen, in welchen die Vielseitigkeit der Ausgestaltung besonders ausdrucksvolle Formen gefunden hat.

Schon von 1906 an wurde unter Rive's Verwaltung dem Bedürfnis nach guten und ausgedehnten Sportplätzen, soweit es möglich war, Rechnung getragen. Hinsichtlich des Stadions konnten alle Planungen damals aus Mangel an dafür zur Verfügung stehenden Geldmitteln nicht erfüllt werden. Die alten Parkflächen, so der Gimritzer Gutspark und der Bürgerpark, aber erhielten durch die Hallesche Gartenbaukunst neue Gewänder, wie auch die Umgestaltung der ehemaligen Steinbrüche von Lehmanns Felsen an der Giebichensteiner Straße der Gartenverwaltung alle Ehre macht. - Das Saaletal aber und die großen Park- und Erholungsflächen der engeren Umgebung lagen nun fest in städtischer Hand.

10. Die Stadtentwässerung von 1906 bis 1933

Hinsichtlich der Stadtentwässerung waren noch unter Staude entscheidende Beschlüsse (1905) gefaßt worden. Ein großzügiges Projekt, finanziert durch die „Kanalanleihe" von 7 Millionen, sollte die einheitliche Kanalisation der Stadt, den Bau eines Hauptsammlers und einer Kläranlage bringen. Aber die Durchführung, über die man sich im großen und ganzen klar war, sollte doch nicht in Ruhe und Frieden zustande kommen. Während des Baus noch, 1912, entstand ein schwerer Kompetenzkonflikt zwischen dem Magistrat und der Stadtverordnetenversammlung. Daß Rive hier schließlich siegte, geschah durch seine überlegene Persönlichkeit. Dieser Erfolg aber führte es mit sich, daß von nun an die Stadtverordneten zu einer sachlicheren und konzilianteren Mitarbeit bewogen wurden.

Der Hauptsammelkanal sollte von Oberglaucha bis zur Kläranlage auf dem Tafelwerder, den man schließlich als Standort gewählt hatte, geführt werden. In seinem Verlauf berührte er die Moritzburg, lief dann vom Jägerplatz aus über das für die Öffentlichkeit bisher noch nicht erschlossene romantische Garten- und Parkgelände des Neuwerks am Mühlgraben und bog schließlich in das Vorgelände des Lehmann'schen Felsens (Giebichensteiner Ufer) bis zur Cröllwitzer Brücke um. Die weitere Kanalführung ging durch den Amtsgarten, Klausberg, in die Trothaer Straße und folgte dann der Brachwitzer Straße, bis sie den Tafelwerder erreichte. — Jener Kompetenzkonflikt kam nun anläßlich der Legung des Sammelkanals im Verlaufe des 1 km langen Giebichensteiner Ufers zustande. Der dortige Abfahrtsweg aus dem Steinbruch von Lehmanns Felsen lag 1,5 m tiefer als heute und war ständig der Überschwemmung ausgesetzt. Von der Burgstraße bis zur Ruine Giebichenstein war der Weg mit Kastanien flankiert, die der Bankier Lehmann selbst gepflanzt hatte. Die Durchführung des Kanals erforderte nun die Beseitigung derselben, die Erhöhung des Straßenniveaus und die Verkleidung mit einer Mauer. Es war vorgesehen, die Kastanien zu ersetzen. Da versprach der Sohn des Verstorbenen dem Magistrat ein Geschenk von M 300 000,—, vor allem zur Verwendung für eine Stadthalle, die ja damals sehr gewünscht wurde, wenn die Stadt in den nächsten 20 Jahren die Giebichensteiner Straße unverändert bestehen ließe. Nahm die Stadt diese hohe Summe an, so war sie genötigt, den Hauptsammler durch die Burgstraße zu leiten. Dies hätte so erhebliche Mehrkosten verursacht, daß der Fonds für den Konzerthallenbau bis auf M 120 000,— vermindert worden wäre. So hätte das Geschenk eine gute und eine schlechte Seite gehabt, umsomehr, als die Stadt ja auch die bindende Verpflichtung zum Stadthallenbau hätte eingehen müssen. — Der Magistrat lehnte daher den Betrag ab, ohne die Stadtverordneten zu unterrichten. Doch erfuhren diese es doch und griffen Rive mit aller Entrüstung an. Die Angelegenheit ging schließlich an den Rechts- und Verfassungsausschuß, der sich aber für einen Vergleich einsetzte. Auch der Bankier Lehmann bewies seine Versöhn-

lichkeit, indem er die heute in der umstrittenen Straße gepflanzten Linden der Stadt schenkte.

Ein schwieriges Stück mehr technischer Natur stellte der Kanalbau im Neuwerkgelände dar. 1914—17 fand er im Zusammenhang mit der Schaffung einer neuen Straße Neuwerk und der Errichtung einer steinernen Brücke, die jene mit dem Jägerplatz verband, statt. Der Bau des Sammlers erforderte die Verlegung des Mühlgrabens westwärts nach der Kleinen Wiese, die dort Gelände opfern mußte, damit auf der Stadtseite Raum für den Sammler an der Neuwerkstraße gewonnen werden konnte. Diese neue Straße — vom Jägerplatz bis zum Kirchtor führend — bot in ihrer erhöhten und gute Aussichten vermittelnden Lage ein charakteristisches Beispiel für die städtebaulichen Tendenzen der neuen Stadtverwaltung. Die neu errichtete Brücke brachte zugleich noch eine Entlastung der Geiststraße mit sich, die bis dahin die alleinige Verbindung des Stadtzentrums mit dem Norden darstellte. — Eine andre technische Schwierigkeit boten auch die Klausberge, die in mehr als 700 m Länge untertunnelt werden mußten, wie ja überhaupt das ganze betroffene Gelände wegen seiner verschiedenen Höhenlage nicht einfach zu bewältigen war. Die Schwierigkeiten der Geländeerwerbungen konnten durch das erhaltene Enteignungsrecht beseitigt werden. Erst 1915 aber konnte die Kläranlage auf dem Tafelwerder ihren Betrieb aufnehmen.

Mit dem vollendeten Ausbau des städtischen Kanalisationssystems war eine bodenpolitische Tat ersten Ranges durchgeführt worden. Halle hatte seitdem auf diesem Gebiete der Stadthygiene gesunde Verhältnisse. Und das umsomehr, als neben jener Neuschaffung die Entwässerungsbauten im ganzen Stadtgebiet sich organisch der neuen Entwicklung anpaßten. — Im Juni 1932 mußte jedoch der Bau einer Emscherbrunnenanlage begonnen werden, die so bemessen wurde, daß sie mit den alten Brunnen zusammen für die einwandfreie Klärung der Abwässer von 240 000 Einwohnern ausreichte.

Von den 10 675 Grundstücken im Stadtgebiet waren bis zum 31. 3. 1933 10 024 = rd. 94 % entwässert; davon war in 9671 Anwesen (96,48 %) die Abschwemmung der Fäkalien durchgeführt.

11. Die städtische Verkehrspolitik

a) Von 1906 bis 1919

Auch auf dem Gebiete der Verkehrspolitik galt es, den Schaden grober Unterlassungen zu beseitigen. Hatte Staude auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrs der Stadt gut gedient, so versagte er und die Stadtverordneten jedoch umsomehr auf dem des binnenstädtischen Verkehrs. Vor allem hatte die städtische Verwaltung sich das städtische Straßenbahnwesen aus der Hand nehmen lassen. Private Unternehmungen (Hallische Straßenbahn A. G. und die Stadtbahn Halle) beherrschten die Straßen der Stadt. Rive überstürzte seine Bemühungen

nicht, um diese für die Stadterweiterungen so wichtigen Instrumente in die städtische Gewalt zu bekommen, sondern wartete die günstigen Zeitpunkte dafür ab.

Die Hallische Straßenbahn verfügte Ende März 1906 über eine Streckenlänge von 8,63 km; die Stadtbahn über eine solche von 16,90 km. 1906/7 hatte sie ihre Linie vom Hauptbahnhof bis zum Schlachthofe erweitert.

Glücklicherweise bot sich schon bald die Gelegenheit, die Hallische Straßenbahn vor Ablauf der Konzession (1917) zu einem günstigen Preise zu erwerben. Der am 20. November 1897 mit dieser geschlossene Vertrag bestimmte, daß sie von ultimo 1910 ab ihr gesamtes Unternehmen mit allen Rechten und Lasten der Stadt käuflich überlassen müsse, wenn diese es forderte. Von dieser Bestimmung machte die Stadt auf Grund des Beschlusses vom 8. 6./1. 11. 1909 termingemäß Gebrauch. Allerdings war der Kampf hart gewesen. Teils fürchtete man die Schaffung weiterer städtischer gewerblicher Betriebe, teils wollte man die Straßenbahn nicht allein kaufen. Die Vorteile der Betriebsbelieferung durch das eigene, städtische Elektrizitätswerk und die Tatsache, daß das Unternehmen ihren Linienausbau vernachlässigte, stimmten schließlich die Stadtverordneten positiv. Die Mehrheit (33:17) ließ sich überzeugen, daß der Stadt hier ein notwendiges Tätigkeitsfeld harrte. Die öffentliche Übernahme des gesamten Gesellschaftsbesitzes an beweglichen und unbeweglichen Sachen fand am 31. 12 1910 statt. Man konnte sich aber über den Ankaufpreis nicht einig werden. Erst durch das Eingreifen eines Schiedsgerichts wurde er endgültig auf M 2 231 168,88 festgesetzt. Das Grundstück Seebener Straße 62 wurde nach der Auflassung am 24. 1. 1911 übernommen. Die nun überflüssige bisherige Kraftstation wurde für M 28 000,— zum Abbruch verkauft. Es ergab sich bald die erfreuliche Tatsache, daß sich trotz der Vornahme erheblicher Betriebsverbesserungen das Unternehmen so rentierte, daß eine Rücklagebildung möglich war. — Als Hemmnis für die Abwicklung größeren Verkehrs hatte sich die zum großen Teil eingleisige Linienführung der Linien A und B erwiesen. Das wurde nun auf verschiedenen Teilstrecken geändert.

Schon 1911 war der Gedanke einer Straßenbahn-Verbindung zwischen Halle und den östlich gelegenen Ortschaften aufgetaucht. Er fand am 10. 5. 1913 die Genehmigung der Aufsichtsbehörde und kam 1913/14 zur Ausführung. Diese Linie begann am Markt und benutzte bis zum Riebeckplatz die Gleise der Linie A, mußte dann bis zur Freiimfelderstraße die der Stadtbahn verwenden und gelangte dann erst auf eigenes Gleis in Richtung Büschdorf. Als Endpunkt war zuerst der Platz vor dem Teiche in Schönnewitz vorgesehen, doch wurde die Linie schließlich bis zum Gasthofe „Zur Linde" verlängert. Diese Linie C war am 8. 5. 1914 fertig gebaut und wurde sogleich am 9. 5. in Betrieb genommen. Bald wurde sie bis Reideburg erweitert. (Eröffnung am 22. 1. 1915.)

Der doppelgleisige Ausbau ging nun weiter, so an der Hauptpost in Richtung nach der Alten Promenade und Poststraße, in der Richard-Wagner-Straße und Bernburger Straße, von der Stephan-

straße ab. Um die Gefahrenstelle an der Ecke Fähr/Seebener Straße zu beseitigen, und gleichzeitig freie Durchfahrt für die Fuhrwerke zu schaffen, ließ die Stadt die Häuser an der Seebener Straße gegenüber der Mündung der Burgstraße abbrechen und die Gleise am Gasthaus zum Mohren verlegen. — Der Krieg wirkte auch hier auf den städtischen Straßenbahnbetrieb hemmend. — Als besonders hinderlich hatte sich aber, sowohl für die Entwicklung der Stadt als auch für den öffentlichen Verkehr erwiesen, daß die Stadtbahn, welche durch die zunehmende Bebauung und Verkehrssteigerung in ihrem Verkehrsgebiet sehr gewonnen hatte, und noch gewinnen mußte, nicht im städtischen Eigentum war. Um das Straßennetz günstiger zu gestalten, dem Verkehr neue Linien erschließen zu können, und einen Umsteigeverkehr an den Treffpunkten beider Linien zu schaffen, war die Erwerbung der Stadtbahn Vorbedingung. Das Nebeneinander beider Bahnen wirkte lähmend. Schon zur Zeit des Erwerbs der Hallischen Straßenbahn hatte Rive Verhandlungen mit der Eigentümerin, der A.E.G., aufgenommen. Nun nutzte der Magistrat im Mai 1909 einen Einnahme-Rückgang der Stadtbahn aus, um dieselben wieder aufzunehmen. Bereits 1890, bei der Einführung des elektrischen Betriebes, war vereinbart worden, daß die Umstellungsanlagen auf Kosten der Stadt durchgeführt werden sollten und daß das Depotgelände, Gleise und Bahnkörper sofort in das städtische Eigentum gehen sollten, falls sich der elektrische Betrieb nicht bewähren sollte. Bei einem in bestimmter Frist festzustellenden positiven Ergebnis dagegen sollte die Verlängerung des Mietsvertrags bis zum 30. 9. 1929 mit der Rechtswirkung stattfinden, daß dann das Stadtbahn-Unternehmen kostenlos in die Hand der Stadt gelangen sollte. So war die Rechtslage. Die A.E.G. war wegen des bisherigen Verhaltens der Stadtverordneten während der jüngeren Verhandlungen ziemlich verschnupft worden, zeigte sich aber schließlich doch entgegenkommend. Die Forderung von M 3 000 000, schien ein angemessener Preis zu sein. Aber der Krieg unterbrach die Verhandlungen, die erst 1915 wieder angeknüpft wurden. Im Jahre 1916 sprach sich die Straßenbahn-Deputation für den Kauf aus, doch gestattete die städtische Finanzlage ihn nicht, erst 1917 kam der Erfolg. Durch Gemeindebeschluß vom 9. 2. / 26. 2. 1917 wurde der Kauf der Stadtbahn zum Preise von M 4 900 000,- und die Übernahme des Unternehmens zum 1. 4. 1917 genehmigt. — Die Stadt war endlich von selbstgelegten Fesseln befreit. Beide Bahnen wurden von da ab nach gemeinsamen Richtlinien verwaltet und bewirkten eine außerordentliche Belebung des Verkehrs. Die Pläne der Straßenbahnverbindung nach der Dölauer Heide waren schon im Kriege entstanden; so wurde die Verlängerung der Linienführung von Cröllwitz bis zur Knochenmühle und die Legung einer Linie über die Ziegelwiese, Peißnitz und durch die neuerbaute „Prachtstraße" bis zum Waldkater projektiert, fanden aber durch den Krieg keine Ausführung.

Von der räumlichen Entwickelung des Eisenbahnbetriebs wurde die Bodenpolitik der Stadt nur im geringen Maße betroffen. Hier sei nur die neuerstandene Unterführung des Canenaer Wegs hervorge-

hoben, welche durch den Bau der Verbindungsbahn bei Halle zwischen den Eisenbahnlinien Halle-Leipzig und Halle-Kassel-Thüringen nötig wurde.

Hingegen verfolgte die Stadtgemeinde seit langem mit größter Energie die großzügigsten Pläne auf dem Gebiete der Wasserstraßenpolitik. Schon unter Staude waren neue Hafenpläne aufgetaucht. Damals war die Erwerbung des Sophienhafens abgelehnt worden. Die mitten im Krieg die städtischen Behörden bewegenden Projekte galten der Hafenplanung Halle-Trotha, der evtl. Erweiterung des Hafens auf der Jungfernwiese und der Groß-Schiffbarmachung der Saale innerhalb des Hallischen Gebietes als Folge des Mittellandkanals, dessen Südflügel über Halle nach Leipzig führen sollte. — Im Jahre 1916 war man dahin gelangt, eine Örtlichkeit für den projektierten Hafen zu suchen. Während damals nur Schiffe bis zu 200 t auf der Saale verkehren konnten, wünschte man sie damals noch zur Aufnahmefähigkeit von 600 t Schiffen zu regulieren. Der Sophienhafen an der Jungfernwiese mußte auf die Dauer unzureichend werden. Seine Anlagen waren zwar noch etwas erweiterungsfähig, immerhin blieb er zu klein und lag zum großen Teile im Überschwemmungsgebiet. Als nächstliegend wäre das Gelände rechts und links der Mansfelder Straße in Frage gekommen, doch hatte man es schon damals nützlicherweise als Spielplatz, öffentliche Gartenanlage und Rennbahn verwendet. Dort hätte der Eisenbahnanschluß auch nur durch die private Hettstedter Bahn erfolgen können. - Weiter erwog man als Standort das Wiesengelände der Gegend der Rabeninsel, für welches zwar der Anschluß an die Staatseisenbahn denkbar war, deren Boden aber zu teuer wurde. Außerdem war die Lage zur Stadt ungünstig. — Somit erwies sich die Nordlage als am zweckmäßigsten. Auf der Cröllwitzer Seite allerdings war kein Eisenbahnanschluß möglich, dagegen lag an der Bebauungsgrenze noch das flache Gelände zwischen der Brachwitzer Straße und der Saale völlig offen und für den Zweck einladend. Hier war auch der Anschluß an die Eisenbahn (Bahnhof Halle-Trotha) und die günstige Lage zur Stadt gegeben. Schon beschäftigte sich die Grundstücksspekulation mit diesem Gebiete. Die Stadt mußte sich also schleunigst den dortigen Grund und Boden sichern. Da der freihändige Erwerb ausgeschlossen erschien, beantragte sie demgemäß 1916 das Enteignungsrecht, doch wies der Minister den Antrag ab. — Die Erwerbung des Gutes Seeben bedeutete in dieser Hinsicht die bodenmäßige Sicherung des Hafenprojekts. Die weitere Entwickelung der Hafenfrage, ihre Bearbeitung und Propagierung, wie seine wirtschaftliche Tendenz werden wir noch darzustellen haben.

b) Von 1919 bis 1933

Die zentrale Lage Halles, durch die es zum Mittelpunkt des mitteldeutschen Wirtschaftslebens unter ständigem Wettbewerb mit andern Städten geworden war, machte auch besondre städtische Maßnahmen im Laufe der 20er Jahre nötig. So die Errichtung eines Verkehrs-

amts durch Beschluß vom 6. 12. 1925/11. 1. 1926 per Januar 1926, denn es war offensichtlich, daß dem Verkehr in der Nachkriegszeit steigende Bedeutung eingeräumt werden mußte. Während der Binnenverkehr der Stadt, durch die Straßenbahn besonders, gesichert war, sollte das neue Amt nun auch den städtischen Ansprüchen sowohl im Eisenbahnverkehr als auch auf andern Gebieten des Verkehrs Geltung verschaffen resp. sie fördern. Selbstverständlich spielte auch in den Arbeiten des Stadterweiterungsamts die Verkehrsplanung eine wichtige Rolle.

Im Stadtinnern hatte die Stadt den fremden Einfluß ausschalten können, da sie die beiden Straßenbahnen erfreulicherweise endlich in ihre Hand gebracht hatte. Das ergab die ungehinderte Möglichkeit, durch diese die Stadterweiterungsgebiete planmäßig zu erschließen und die notwendigen technischen Verbesserungen der Linien ausreichend durchzuführen. Die für den Verkehr innerhalb der Stadt aber so notwendige Auflockerung des Stadtkerns konnte jedoch trotz aller Projekte bis heute in entscheidender Weise nicht zustande kommen. Hier mußten verkehrsorganisatorische Maßnahmen helfend einspringen. Im November 1921 eröffnete die Straßenbahn eine neue Linie durch die Beesener Straße, welche 1927 noch bis zur Artilleriestraße verlängert wurde. Während der Inflation aber mußten Sparmaßnahmen durchgeführt werden. So wurden 1922 4 Linien stillgelegt und auch der Betriebsbahnhof II in der Seebener Sraße geschlossen etc., doch setzte schon 1924 wieder der Aufschwung ein. In der Dessauer Straße bis zum Gertraudenfriedhof und in der Berliner und Freiimfelder Straße bis zum Schlachthof wurden neue Gleisanlagen erbaut. 1926/27 entstand als wichtigste Vergrößerung der zweigleisige Ausbau der Linien der Cröllwitzer Straße, von der Talstraße bis zu den Brandbergen; weiter die Gleislegung für die Heidelinie vom Hettstedter Bahnhof bis zur Heide und der Einbau der Gleis- und Weichenanlage des Betriebsbahnhofs Freiimfelder Straße, der nun, seit 1919 geplant, endlich auch vom Mai 1926 ab errichtet wurde. — Die Neu- und Erweiterungsbauten von 1927 28 brachten noch den zweigleisigen Ausbau des Hallorenrings zwischen Herrenstraße und Hallmarkt, die Verlegung der Gleise auf der Cröllwitzer Brücke und in den Anschlußstraßen. Die Wagenhallen und Werkstätten des neuen Betriebsbahnhofs waren um diese Zeit soweit fertig, daß der gesamte Betrieb des Bahnhofs Berliner Straße Roßplatz stillgelegt und in ihn überführt werden konnte. Als am 25. 10. 1928 auch das Verwaltungsgebäude bezogen wurde, war damit die Entwicklung der städtischen Straßenbahn im Stadtinnern zu einem gewissen Abschluß geführt worden. Zum ersten Male seit Bestehen der Bahn überstiegen die Fahrten die Zahl von 200 je Einwohner jährlich (1928/29). 1929 ging der Straßenbahnbetrieb in die „Wehag" über.

Der Kraftomnibus erwies sich ebenfalls als ein bedeutender Verkehrsvermittler und Träger des Halleschen Vorortverkehrs. Daher förderte das Verkehrsamt mit Erfolg ein geordnetes Kraftomnibusverkehrsnetz.

Die Festigung der Hallischen Stellung im Luftverkehrswesen Mitteldeutschlands konnte nur im harten Kampfe mit der Nachbarstadt Leipzig erfolgen. Durch die Gründung der Luftverkehrsgesellschaft der Provinz Sachsen G. m. b. H., die von den drei Großstädten Erfurt, Magdeburg und Halle geschaffen wurde, und in welcher unsere Stadt die Geschäftsführung übernahm, hatte Halle eine gute Position erreicht. Im Sommer dieses Jahres 1926 führten 14 Fluglinien und im Winter 4 über den Flugplatz Nietleben. Bald genügte dieser den gesteigerten Anforderungen jedoch nicht mehr. Daher erfolgten jene Landkäufe für einen Flughafen bei Schkeuditz und seine Errichtung vom September 1926 bis in das Jahr 1927 hinein unter großen Opfern der Gemeinde. Schkeuditz selbst gab auch 60 Morgen Land kostenfrei her. Der gesamte Flugverkehr ging, nachdem der regelmäßige Luftverkehr auf dem Nietlebener Platz am 25. 4. 1927 eingestellt worden war, über den neuen Flughafen Halle-Leipzig. Am 20. 3. 1928 war hier die Flughafengesellschaft Halle-Leipzig m. b. H. (Gesamtkapital RM 3 000 000,—) gegründet worden, an der Halle mit 58 % beteiligt war; das gesamte Gelände und die Bauten waren der Gesellschaft in Erbpacht gegeben worden. Der alte Nietlebener Flugplatz fand als Sportflugplatz eine neue Verwendung. Der neue Flugplatz in Schkeuditz entwickelte sich lebhaft und erhielt sich, der Stellung Mitteldeutschlands entsprechend, bis heute seine große Bedeutung.

Unter den verkehrspolitischen Projekten nahm jenes Hafenprojekt, welches mit der städtischen Bodenpolitik in besonders engem Zusammenhang stand, zeitlich, räumlich und finanziell eine führende Rolle ein. Wir wissen, welches Kopfzerbrechen das Hafenprojekt den städtischen Körperschaften schon seit langen Jahren verursacht hatte. Es handelte sich, im Zusammenhange mit dem Bau des Mittellandkanals und seines Südflügels, um die Schaffung eines neuen Hallischen Hafens, sowie um die Neukanalisierung der Saale in dem beanspruchten Teile. Der über Dortmund, Emserkanal, Rheine, Münden und Hannover laufende Mittellandkanal sollte über Peine, Braunschweig, Ohisfelde, Neuhaldensleben, Wolmirstedt nördlich von Magdeburg in die Elbe münden. Dann sollte der Südflügel parallel zur Elbe über Staßfurt bei Bernburg in die Saale gelangen, welche für 1000 t-Schiffe aufnahmefähig zu machen war. Zu diesem Zwecke war der Brückenfahrdamm der neuen Cröllwitzer Brücke schon um 2 m höher als vorher gelegt worden. Der Südflügel sollte durch den Saale-Elster-Kanal bis Leipzig, als Endstation, durchgeführt werden. Die städtischen Behörden unterstützten diesen Plan seit Jahren aufs lebhafteste und gedachten, in Trotha auf geeignetem Gelände den neuen Hafen zu bauen. Sie wünschten das umsomehr, als sich in dem seit 1857 bestehenden Sophienhafen Verhältnisse entwickelt hatten, die Halles wirtschaftliche Stellung in Mitteldeutschland sehr gefährdeten. Die Elbe-Schiffahrtsgesellschaften einschließlich des Speditionsvereins, Mittelelbe, Hafen- und Lagerhaus A.-G. und deren Zweigstelle Halle hatten sich derart eng aneinandergeschlossen, daß sie eine Monopolstellung einnahmen. Ihre Gewalt erstreckte sich auch über den Kahneignerverband der Saaleschiffer.

Diese wirtschaftliche Beherrschung hatte zur Folge, daß die Saalefrachten besonders teuer gehalten wurden; 1928/29 stand der Index auf der Saale auf 190 bis 250, gegenüber 122 des deutschen Binnenschiffahrtsindexes, obwohl verteuernde, besondere Verhältnisse nicht vorlagen. Diese Tarifpolitik des herrschenden Speditionsverbands führte dazu, daß 1928 Halle erst 57 % des Umschlags aus dem Jahre 1912 erreicht hatte, während die Elbhäfen ganz andere Zahlen aufwiesen (Magdeburg 306 %). Die Folge war, daß einzelne Hallische Industriezweige zu den Elbhäfen abwanderten (Tonindustrie). Mit dem Ausbau des Südflügels konnte dieses Monopol getroffen werden. Der diesbezügliche Erfolg zeigte sich nach der Hafengründung in Trotha auch sogleich in einer erheblichen Senkung der Frachtsätze.

Die gleichzeitig notwendige Kanalisation der Saale mußte aber auch städtebaulich die größten Auswirkungen haben, da die Kanalanlagen das Gebiet westlich der Saaleniederung, besonders das Gelände der Passendorfer Wiesen bis zur Kasseler Eisenbahn, völlig umgestalteten. Sie konnte die Sprengung der westlichen Abriegelung Halles bedeuten. Damit mußte eigentlich der Sophienhafen, der nur 30 Kähne aufnehmen konnte, verschwinden, und wir wissen, daß die Stadt das Gut Seeben vor allem deshalb erwarb, um auf seinem Gelände den jetzigen Hafen in Trotha zu erbauen. Das endgültige Projekt für diesen kam aber erst am 22. 8. 1920 zustande, doch dauerte es noch bis zum Mai 1923, ehe der Verkehrsminister und Oberpräsident sich zustimmend äußerten; der Bezirksausschuß tat dies am 26. September des gleichen Jahres. Noch 1926 aber hatte die Stadt noch keine Kenntnis des Kanalisationsprojekts der Saale. Das Reichsverkehrsministerium vertröstete die Stadt noch auf weitere 3 Jahre. Inzwischen aber hatte diese den Hafenbau mit Hilfe von Notstandsarbeiten begonnen. Im Oktober 1929 waren 800 m Ladekai, 2 Speicher und 2 Kräne fertiggestellt; diese Anlagen wurden späterhin immer mehr ausgebaut. Im August 1930 wurde das Hafenbecken I begonnen und im Oktober 1931 vollendet (1100 m Länge, 60 m Breite).

Um die Aufschließung und Besiedlung des Trothaer Hafens zu fördern und zu überwachen, die notwendigen Bauarbeiten durchzuführen, und das Interesse der Stadtgemeinde in Schiffahrtsfragen, so des Mittellandkanals und seines Südflügels genügend zu vertreten, wurde im Oktober 1928 die städtische Hafenverwaltung errichtet. Man sah aber bald ein, daß die eigentliche Bewirtschaftung des Hafengeländes einer besonderen Stelle übertragen werden müsse. Deshalb wurde am 4. 3. 1929 die „Mitteldeutsche Hafen A. G." als Eigentumsgesellschaft gegründet. Die Hafenverwaltung blieb als Vertreterin der allgemeinen Belange der Stadt in Beziehung auf den Schiffahrtsverkehr und die Wasserstraßenpolitik, besonders hinsichtlich des Südflügels, bestehen. Die Mitteldeutsche Hafen A. G. hatte durch Erschließung der billigsten Transportmöglichkeit, des Wasserwegs, die Zufuhrkosten zugunsten des Hallischen Verbrauchers zu verbilligen und dem Gewerbe und Handel den Absatz entsprechend zu erleichtern. Zugleich hatte sie diesen Lagerplätze, -Schuppen und Silos, baureifes Sied-

lungsgelände für Fabrik- und Tankanlagen mit direktem Wasser- und Reichsbahnanschluß zu beschaffen. Denn es handelte sich ja nicht um ein Erwerbsunternehmen; es hatte bestimmungsgemäß weder Spedition noch Umschlag oder Schiffahrt selbst auszuführen. Die Hafenanlagen sollten der Stadt allein als werbende Anlagen dienen; günstige Tarife sollten die Industrie- und Handelsmacht der Stadt stärken, dabei große Industrien als gute Steuerzahler an den Hafen ziehen und auf solche mittelbare Weise schließlich auch die Einkünfte der Stadt erhöhen. Die Stadt erhoffte daneben auch die Umsiedlung von bestehenden örtlichen Unternehmungen aus Stadtgebieten, die mehr den Charakter von Wohnvierteln annehmen sollten. Die Vorbedingungen für die Industrie-Ansiedlung waren durch die Saale und den günstigen Südflügel des Mittellandkanals, durch Wasserleitung, Kohlenbahnen von den benachbarten Gruben und Kraftstrom vom Kraftwerk Trotha gegeben. Dazu war die Eisenbahnverbindung vorzüglich, und es gab genügende Ausdehnungsmöglichkeiten. Im Interesse der Entwicklung des Nordhafens versuchte die Stadt es 1929 vergeblich, den Sophienhafen auszuschalten. Als 1929 ein Schuppen dort niederbrannte, erließ sie am 1. 10. 1929 eine baupolizeiliche Verfügung mit neuer Fluchtlinienregulierung, nach welcher der Sophienhafen zur Freifläche erklärt wurde, – – eine Absicht, die durchaus schon im Rahmen der Stadtplanung lag. Zugleich sollte auch die Hafenbahn verschwinden. Die Stadtverwaltung sah aber sehr bald die Undurchführbarkeit ihres Beginnens ein und zog jene Verfügung zurück, sodaß wir noch heute zwei konkurrierende Häfen in Halle haben. Im Jahre 1936 erreichte der Schiffsverkehr im neuen Hafen bereits 87243 t gegen 144 289 t im Sophienhafen. Durch die Hapag wurde die unmittelbare Verbindung mit Übersee geschaffen. Ein weiteres Hafenbecken wurde 1930/31 noch in Angriff genommen.

Inzwischen wurden die Bemühungen um die Verwirklichung des Südflügels, in Verbindung mit anderen Interessenten, eifrig fortgesetzt, während die Gegner desselben ebenso heftig dagegen agitierten. Dem Verkehrsminister wurde 1931/32 eine Eingabe wegen des endlichen Beginns desselben eingereicht. Die Stadt wollte durch Notstandsarbeiten wenigstens einen teilweisen Baubeginn erreichen und beantragte, durch Errichtung eines Hochwasserdeichs, der seit Jahren erstrebt wurde, die Hochwasserbefreiung der Passendorfer Wiesen zu erreichen. Diese Arbeiten hätten zugleich eine Saalebegradigung westlich Halle und eine Teilaushebung des projektierten Schiffahrtswegs für den Südflügel mit sich gebracht. Vergeblich. Da der Bau des Nordflügels des Mittellandkanals bereits im Fortschreiten war, und es eine Lebensfrage für die mitteldeutsche Wirtschaft bedeutete, die Fertigstellung auch des Südflügels gleichzeitig durchzuführen, beantragte die Stadt jenen Hochwasserdeich nochmals. Wort und Schrift wurden für den Südflügel eingesetzt. Es wurde schließlich nur erreicht, daß der Bau desselben wenigstens mit einigen Saale-Durchstichen in Angriff genommen wurde.

D Die Finanzierung der Bodenpolitik

a) Von 1906 bis 1919

Die sinnvolle Bodenpolitik, die bald nach dem Amtsantritt Rives einsetzte, erforderte zunehmend die Anspannung der Finanzkraft der Stadtgemeinde. Das umsomehr, als wir wissen, daß es nicht nur galt, die Sünden der Vergangenheit auf oft kostspielige Art wieder gut zu machen, sondern auch die Bedürfnisse der Gegenwart und weiteren Zukunft zu berücksichtigen, die Rive keinesfalls mehr zu vernachlässigen gedachte. Denken wir hinsichtlich der bodenpolitischen Ausgaben vor allem an die schon bald lebhaft einsetzenden Grundstückskäufe, an das umfangreiche Bauwesen (besonders an die kostspielige Neukanalisation) und die verschiedenen Sanierungsmaßnahmen, welche wenigstens die schlimmsten Unterlassungen und Schäden, die die städtische Entwicklung hemmten, beseitigen mußten. Kurz vor dem Kriege war jenes Arbeitsprogramm entstanden, das die erhoffte Entwicklung für die folgenden 20 Jahre umfaßte, und es galt, dieses finanzpolitisch zu untermauern. Sehr entscheidend für die städtische Finanzlage mußte sich dann der Krieg auswirken, welcher die wirtschaftliche und damit auch die steuerliche Entwicklung Halles hemmte und durch seine besonderen Erfordernisse den Stadthaushalt stark belastete. Die Abschlußziffern der Etats hatten sich gemäß der städtischen Entwicklung ständig erhöht; schon 1914 haben sich die Ziffern gegenüber 1906 verdoppelt. Im einzelnen zeigen folgende Tabellen die ordentlichen Ist-Einnahmen und -Ausgaben auf den uns interessierenden bodenpolitischen Tätigkeitsgebieten, in welchen ein zahlenmäßiger Niederschlag der im einzelnen geschilderten Entwicklung zu finden ist.

Ist-Einnahmen der ordentlichen Kämmereiverwaltung in Mark in den Jahren 1906/07 bis 1918/19.

Jahr	1906/07	1907/08	1908/09	1909/10	1910/11	1911/12	1912/13	1913/14	1914/15	1915/16	1916/17	1917/18	1918/19
Grundeigentum	456 080	518 203	554 884	502 727	519 456	532 781	495 789	505 777	484 396	505 220	512 308	554 428	592 383
Bauwesen	388 995	609 254	534 878	851 130	1 032 324	378 161	371 058	417 326	449 884	457 384	419 449	42 026	35 330
Gartenverwaltung	363	2 380	2 256	28 016	3 608	11 221	5 554	4 629	5 207	5 532	6 654	5 740	22 25
städt. Grundsteuer	945 043	1 012 150	1 119 313	1 233 745	1 304 917	1 349 661	1 334 048	1 373 948	1 419 400	1 711 059	1 776 936	1 706 877	1 752 867
Immob. Umsatzsteuer	212 389	192 814	174 110	188 160	193 742	196 273	147 827	116 813	64 225	22 331	29 409	77 704	208 697
Wertzuwachssteuer	—	—	20 444	79 963	103 035	69 250	74 955	59 379	39 454	—	—	—	1 075
bei einer Gesamteinnahme von	8 543 602	9 420 243	10 190 794	12 210 643	12 826 048	12 886 199	13 328 400	13 987 460	13 515 957	13 780 363	15 022 804	16 757 910	20 079 241

Ist-Ausgaben der ordentlichen Kämmereiverwaltung in Mark in den Jahren 1906/07 bis 1918/19.

Jahr	1906/07	1907/08	1908/09	1909/10	1910/11	1911/12	1912/13	1913/14	1914/15	1915/16	1916/17	1917/18	1918/19
Grundeigentum	51 266	92 304	336 345	240 832	227 566	267 646	238 886	188 603	127 498	94 838	105 155	115 898	164 457
Bauwesen	1 015 040	1 126 878	866 109	1 005 825	1 040 953	495 812	610 037	769 300	710 444	714 918	711 944	257 509	309 404
Gartenverwaltung	90 305	21 247	112 021	143 389	132 899	133 629	135 035	28 721	27 804	135 099	134 281	131 684	214 901
bei einer Gesamtausgabe von	7 854 951	8 743 962	9 510 098	11 623 148	11 744 638	11 614 215	12 293 300	13 324 030	13 520 455	13 514 047	13 047 027	14 050 766	18 333 791

Der geschilderte Umfang der kommunalen Aufgaben mußte es mit sich bringen, daß die städtische Finanzlage, die vor Beginn des Weltkrieges noch als günstig betrachtet werden konnte, am Schluß desselben wieder eine angespannte war.

Am 31. 3. 1906 hatten die Gesamtschulden der Stadt M 30 302 926 betragen, denen ein Vermögen von M 39 759 690,— gegenüberstand, wodurch ein Reinvermögen von nur M 9 456 764,— übrig blieb. Neben Hypotheken- und sonstigen Darlehnsschulden im Betrage von M 8 548 821,12 wurden Anleiheschulden in Höhe von M 19 113 200,— ausgewiesen. — Seitdem hatte man neu die 4 %ige „Kanalanleihe" von 1905 mit vorerst M 2 000 000, (1907) und dann den ganzen Rest (1912) mit noch M 5 000 000,- begeben. Inzwischen war auch von der M 21 000 000, - Anleihe von 1910 schon im Jahre 1911 die Summe von M 4 000 000, begeben und 1913 folgten noch M 7 000 000, - , sodaß die fundierte Schuld der Stadt am 31. 3. 1914 auf M 36 781 900, - gestiegen war. — Im März 1918 und Februar 1919 erst kam die dritte und vierte Abteilung der Anleihe von 1910 mit je M 5 000 000, - zur restlosen Begebung. Noch 1918 gelang ein Beschluß der zur Auflösung verurteilten Stadtverordnetenversammlung zur Aufnahme der bisher größten Anleihe von M 42 000 000,—. Nachstehende Übersicht zeigt nun vergleichsweise den

Stand der städtischen Anleiheschulden zum Schlusse der Berichtsjahre von 1905, 1913 und 1918.

Bezeichnung	am Ende März 1906 M	am Ende März 1914 M	am Ende März 1919 M
1. Die 3 1/2 %ige Anl. von 1882 1,5 Mill.	620 600	70 400	—
2. Die 3 1/2 %ige Anl. von 1883 (Theateranl.) 450 000 M	314 500	230 500	165 000
3. Die 3 1/2 %ige Anl. von 1886 6 Millionen	4 427 400	3 250 200	2 232 000
4. Die 3 1/2 %ige Anl. von 1892 7 Mill.; 1. Abt. zu 2 Mill.	1 708 200	1 434 600	1 221 200
5. Desgl. 2. Abt. zu 1 Mill. Ausgabe 1893	781 200	576 000	416 000
6. Desgl. 3. Abt. zu 1 Mill. Ausgabe 1895	882 800	755 200	655 600
7. Desgl. 4. Abt. zu 1 Mill. Ausgabe 1896	896 400	773 200	677 000
8. Desgl. 5. Abt. zu 1 Mill. Ausgabe 1897	909 600	790 400	694 600
9. Desgl. 6. Abt. zu 1 Mill. Ausgabe 1899	934 600	823 400	736 600
10. 4 %ige Anl. von 1900 zu 12 Mill. 1. Abt. zu 3 Mill., ausgegeben 1900	2 796 900	2 376 600	2 038 500
11. Desgl. 2. Abteilung zu 3 Mill., ausgegeben 1901 und 1902	2 841 000	2 436 600	2 111 700
12. Desgl. 3. Abteilung zu 2 Mill., ausgegeben 1906	2 000 000	1 805 600	1 635 000
13. Desgl. 4. Abteilung zu 2 Mill., ausgegeben März 1905	—	1 864 600	1 700 000

Bezeichnung	am Ende März 1906 RM	am Ende März 1914 RM	am Ende März 1919 RM
14. Desgl. 5. Abteilung zu 2 Mill., ausgegeben März 1909	—	1 894 000	1 735 600
15. Kanalanleihe von 1905,7 Mill., 1. Abt. von 2 Mill. ausgegeb. März 07	—	1 938 800	1 763 100
16. Desgl. 2. Abt. von 5 Mill., ausgegeben Oktober 1912	—	4 925 000	4 502 600
17. Anleihe von 1910 von 21 Mill., 1. Abt. v. 4 Mill. ausgegeb. März 1911	—	3 836 800	3 368 200
18. Desgl. 2. Abt. von 7 Mill., ausgegeben November 1913	—	7 000 000	6 241 800
19. Desgl. 3. Abt. von 5 Mill., ausgegeben im März 1918	—	—	5 000 000
20. Desgl. 4. Abt. von 5 Mill., ausgegeben im Febr. 1919	—	—	5 000 000
Sa.:	19 113 200	36 781 900	41 994 500

Am 31. März 1919 wurden beziffert:

die Gesamtaktiva mit	ℳ 115 982 618,79,		
die Gesamtpassiva mit	ℳ 122 187 923,26.		
	— ℳ 6 205 304,47.		
Vermögen der städt. Betriebswerke	ℳ 11 322 192,—.	Somit betrug das	
Gesamtreinvermögen	ℳ 5 116 887,53,		

ein durchaus ungünstiges Verhältnis.

Diese finanzielle Entwicklung, die sich in einem enormen Anschwellen der Haushaltsziffern und der fundierten Schuld bis zum Kriege äußerte, ist durchaus nicht allgemein gutgeheißen worden. Doch zeigte es sich, daß das städtische Wirtschaftsleben in seiner Leistungsfähigkeit nicht überschätzt worden war und ungestört verlief. Das ist dann auch anerkannt worden. Dieser Finanzkunst ist es wohl auch allein zu danken, daß die vor dem Kriege begonnenen bodenpolitischen Maßnahmen auch tatsächlich zu Ende geführt werden konnten.

b) Von 1919 bis 1933

Entscheidend für die Finanzierung der städtischen Bodenpolitik in der politisch und wirtschaftlich trüben Nachkriegszeit bis zum Jahre 1933 mußte die jeweilige finanzpolitische Situation der Gemeinde sein. Daher haben wir kurz zu verfolgen, wie sich ihre finanzielle Lage entwickelte. Innerhalb dieser Betrachtung können wir feststellen, wie die Stadt die auftretenden bodenpolitischen Erfordernisse finanzierte.

Die Stadtgemeinde hatte noch auf Grund jenes Beschlusses vom 24. 2. 1919 neben der Ausgabe des letzten Abschnittes der Anleihe

von 1910 von ℳ 5 000 000,— die einer neuen von ℳ 42 000 000,— beschlossen und 1919 in voller Höhe begeben. Schon 1920 wurde eine weitere große Anleihe in Höhe von ℳ 48 000 000,— beschlossen und davon ℳ 15 500 000,— bis zum Ende des Rechnungsjahres 1920/21 begeben.

Im Frühjahr 1920 erfolgte jene große Umwälzung der Steuersysteme des Reichs, Staats und der Gemeinde-Verbände (Erzbergersche Steuerreform). Die bisher ertragsreichste städtische Steuer, die Einkommensteuer, wurde vom Reich beschlagnahmt. Mit Ausnahme der Real- und Lustbarkeitssteuern reservierte sich dieses auch die anderen einigermaßen ergiebigen städtischen Steuerarten. Dafür erhielten die Gemeinden einen bestimmten Satz vom Aufkommen der Reichseinkommensteuer und der Körperschaftssteuer.

1921 setzte die Ausgestaltung der städtischen Grundsteuern ein, auf die bereits oben eingegangen ist.

Es war in den folgenden Inflationsjahren nicht möglich, die städtische Finanzgebarung in Ordnung zu halten. Erst die Verordnung der Reichsregierung über die Steueraufwertung und die Vereinfachung des Besteuerungsverfahrens vom 11./18. 10. 1923 und die entsprechende des Preußischen Staatsministeriums vom 7. 10. 1923 (Landesaufwertungsverordnung) brachten eine gewisse Besserung, da sie die Umrechnung der Papiermarkbeträge nach den vom Reichsfinanzministerium bestimmten Goldumrechnungssätzen erlaubte. Es wurden Nachtragsumlagen für die Realsteuern nötig, wie auch für die anderen Steuern und Gebühren sich eine mehrfache Heraufsetzung nicht umgehen ließ. Trotzdem erwiesen sich die Ergebnisse nach der Umrechnung in Gold als viel zu niedrig. Mit dem 1. 10. 1921 wurde auf Grund des Reichsgesetzes vom 26. 6. 1921 und der diesbezüglichen Preußischen Verordnung vom 22. 11. 1921 eine Wohnungsbauabgabe zur Förderung des Wohnungsbaues erhoben, zu der die Gemeinde einen Zuschlag nehmen durfte. In der Inflation versuchten Staat und Gemeinde, durch mehrfache Erhöhung der Steuer den Ertrag derselben zu erhalten. Doch war dieses Bestreben erfolglos. Beide verzichteten Ende 1923 auf die Erhebung, und schließlich wurde die gesamte Gesetzgebung über diese Abgabe durch den § 61 der III. Steuer-Notverordnung zum 31. 3. 1924 außer Kraft gesetzt.

Die finanzielle Lage, in welche die Stadt in jenen ersten Nachkriegsjahren infolge Krieg und Inflation und jene Erschütterungen des städtischen Steuersystems geriet, und hier besonders durch den Wegfall der städtischen Einkommensteuer, war außerordentlich prekär. Den geringeren Steuereinnahmen standen die gesteigerten Ausgaben für die städtischen Gehälter, Löhne und Fürsorge gegenüber. Diesen Zustand änderten erst das Finanzausgleichsgesetz vom 23. 6. 1923, welches die Erhöhung des Landesanteils von $^2/_3$ auf $^3/_4$ brachte und die III. Steuer-Notverordnung vom 14. 2. 1924. Diese führte die Steigerung des Anteils der Länder und Gemeinden von $^3/_4$ auf $^9/_{10}$ des Aufkommens der Einkommen und Körperschaftsteuer herbei, welche so verteilt wurden, daß die Gemeinden 37,80 % des Gesamtaufkommens erhielten. Trotzdem waren die städtischen Einkünfte so

gering, daß nur die wichtigsten städtischen Erfordernisse im Haushalt genügende Berücksichtigung finden konnten. Die schwebende Schuld betrug zum Beginn des Rechnungsjahres 1923 M 520 000 000,— und stieg sogar bis zum Juni 1923 noch um eine Milliarde. Die hauptsächlichen Kreditquellen Halles, Stadtsparkasse und Girozentrale, waren während der größten Geldentwertung am Versiegen gewesen, und das Reich half nur ungenügend mit Krediten aus. Daher gab die Stadtgemeinde Notgeld aus, dessen Deckung erst später beschafft werden konnte und welches die Stadtkasse nach der Stabilisierung noch nachdrücklich belastete. Der Wohnungsbau wurde 1923 infolge der Geldentwertung in seinem Fortgang arg bedroht, doch stellte das Reich zur Fortführung begonnener Wohnungsbauten Kredite zur Verfügung, aus denen vorerst wertbeständige Zwischenkredite gewährt wurden. So wurden M 77 895,23 auf die städtischen Wohnungsbauten und die Bauvorhaben der Bauvereine verteilt. Die III. Steuer-Notverordnung ergab die weitere entscheidende Förderung des Wohnungsbaues. Auf Grund derselben unterließ das Reich die Gewährung von Wohnungsbaubeihilfen und führte dafür die Hauszinssteuer mit Wirkung vom 1. 4. 1924 auf Grund der Preußischen Steuer-Notverordnung vom 1. 4. 1924 als starke, neue Einnahmequelle der Länder und Gemeinden ein, durch die der Wohnungsbau in der Stadt vor allem finanziert wurde.

In diesem Jahre war man nach der Stabilisierung von Ende 1923 bemüht, endlich wieder wirtschaftlich festen Boden zu gewinnen. Das gelang nur mühsam. Die erheblichen Veränderungen im Jahre 1925 auf dem Gebiete der Reichssteuern, weniger bei der Landesbesteuerung, verfehlten ihren Einfluß auf die städtische Finanzverwaltung nicht. Die neue Hauszinssteuer betrug in der Zeit vom 1. 4. bis 30. 6. 1924 = 400 %; vom 1. 7. bis 30. 9. 1924 = 500 %; vom 1. 10. 1924 bis 31. 3. 1925 = 600 % und vom 1. 4. 1926 ab = 700 % der staatlichen Steuer vom Grundvermögen. Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände teilten sich den Ertrag, der sowohl zur Förderung der Neubautätigkeit wie zur finanziellen Deckung von Aufgaben zu dienen hatte, die vom Reich übernommen worden waren. — Erst eigentlich um 1925 war die städtische Finanzgebarung wieder auf eine geordnete Grundlage gebracht worden. Die durch die III. Steuer-Notverordnung geschaffene Lage schien für Halle nicht ungünstig zu sein. Leider aber blieben die Überweisungen trotz der gestiegenen Wohlfahrtslasten gering, so daß die Realsteuern heraufgesetzt werden mußten. Auch war es unumgänglich geworden, daß der durch die Geldentwertung vernichtete Betriebsfonds der außerordentlichen Kämmereiverwaltung, vor dem Kriege mit 1 Million dotiert, neu gekräftigt wurde. Da Kämmereimittel für diesen Zweck nicht vorhanden waren, beschlossen die städtischen Behörden am 15. 12./20. 12. 1923 die Aufnahme einer Anleihe von 1 $^1/_2$ Millionen (am 24. 1. 1924 genehmigt). Das Zeichnungsergebnis brachte aber mit RM 172 000,— nur einen ungenügenden Erfolg. Von diesem Betrag erhielt der Betriebsfond RM 147 142,93; aus bereitgestellten Mitteln des Rechnungsjahres 1923 wurde er auf eine halbe Million

aufgerundet. Die fehlgeschlagene Anleihe wurde bereits am 1. 2. 1925 aus Mitteln des Etats von 1924 völlig getilgt.

Infolge der Inflation schien die Stadtgemeinde ihre sonstigen Anleiheschulden auf eine unbillige, aber doch preiswerte Art losgeworden zu sein. Die Not der von dem Verlust betroffenen, mittellosen Klein- und Sozialrentner brachte die städtische Finanzverwaltung aber zu dem Entschluß, ihre Altanleihen mäßig aufzuwerten und zurückzukaufen. Demgemäß wurden

1924 im ganzen ℳ 2 713 500,— und
1925 im ganzen ℳ 3 171 000,— Hallische Anleihen zurückerworben.

Sehr einschneidend für den Stand des städtischen Kapital- und Schuldendienstes mußte sich das Aufwertungsgesetz und das Anleiheablösungsgesetz, vom 16. 7. 1925 auswirken. An die Stelle der 15 %igen Aufwertung der Hypotheken und der Nichtverzinsung von Mark-Anleihen bis zur Erledigung aller Reparationsverpflichtungen (III. Steuer-Notverordnung) trat nun die Erhöhung des Hypothekenaufwertungssatzes auf 25 % und die Anleiheaufwertung auf 12 ½ % ihres Geldwertes. — Die Hauszinssteuer wurde vom 1. 4. 1926 ab auf 900 % und vom 1. 7. 1926 ab auf 1000 % der staatlichen Grundvermögenssteuer, bei verschiedenen Erleichterungsmöglichkeiten, erhöht. — Die Bemühungen um die Erzielung eines endgültigen Finanzausgleichs, der den Ländern und Gemeinden das Zuschlagsrecht zur Einkommen- und Körperschaftssteuer bringen sollte, sahen 1926 noch immer sehr trübe aus. Das Reich garantierte ihnen, wie 1925, nur einen Anteil von insgesamt RM 2 100 000 000, —. Somit kam für Halle eine Mehrüberweisung nicht in Frage. Demgegenüber aber waren Mehrausgaben für die öffentliche Fürsorge, das Hoch- und Tiefbauwesen, den Schuldendienst einer neuaufgenommenen Anleihe und die Folgen des Anleihe-Ablösungsgesetzes in Höhe von RM 2 700 000, — entstanden. Um nicht die Realsteuern zu erhöhen, zog man von den städtischen Betrieben die Summe von RM 3 375 000,— anstatt RM 2 120 000,— (1925) zur Deckung ein.

Hinsichtlich des Hallischen Altanleihewesens wurde die Ablösung und Aufwertung des Altbesitzes 1926 bis 1927 fast völlig durchgeführt. Zu diesem Zwecke verzichtete die Stadt zwar auf die Ausgabe einer eigenen Ablösungsanleihe, beteiligte sich aber an der vom Deutschen Sparkassen- und Giro-Verband herausgegebenen Deutschen Kommunal-Ablösungsanleihe. Der Stand der städtischen Anleiheschuld betrug am 1. 4. 1926 noch ℳ 85 475 583,— mit einem Goldwerte von RM 35 230 452,— . 1926 wurden davon ℳ 77 368 989,— mit einem Goldwert von RM 31 981 846, größtenteils mit Hilfe von Ablösungsanleihen, aber auch in bar (3 497 709,—) und als Kleinbesitz abgelöst (RM 107 637,—).

Ein Darlehn von RM 64 500,— erhielt der Bauverein „Bund der Kinderreichen", um ihm den Kauf von Siedlungsland zu ermöglichen. — In diesem Jahre kam es zu einer entscheidenden Neuausdehnung der fundierten städtischen Schuld, vor allem aus bodenpolitischen Gründen. Sie begann mit einer 5 Millionen-Anleihe für

bodenpolitische Zwecke, deren Erfüllung bisher, im Krieg und Nachfolgezeit, anderen Notwendigkeiten hatte weichen müssen. Am 2. 2./8. 2. 1926 beschlossen die städtischen Behörden diese Anleihe. Sie sah für Grunderwerb RM 2 000 000,—, für Kleinwohnungsbau RM 1 275 000,—, für den Flughafen von Schkeuditz RM 650 000,— den Ausbau des Nordhafens RM 250 000,— und für Anleihekosten RM 825 000,— vor und wurde im April und Mai 1926 aufgenommen.

Leider erhielt die städtische Finanzkraft durch den Zusammenbruch der Bankabteilung der städtischen Sparkasse — Stadtbank — einen so kräftigen Schlag, daß sie an ihm auf Jahre hinaus zu tragen hatte. Zur Abdeckung der Verluste mußte eine weitere Anleihe von RM 5 500 000,— zu ungünstigen Bedingungen aufgenommen werden. Und am 3./9. 2. 1926 beschlossen die städtischen Behörden die Aufnahme eines Darlehens von RM 800 000, ausschließlich für die Förderung des Wohnungsbaus bei der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte zu 8 % Verzinsung und 2 % Tilgung bei nur 84 % Auszahlung. Aus diesem Darlehen erhielten 3 Bauvereine erststellige Kredite, während der Rest für städtische Wohnungsbauten zurückgehalten wurde. — Mit der Aufnahme der Anleihe von RM 5 000 000 und des Darlehens waren die außerordentlichen Bedürfnisse jenes Jahres bei weitem noch nicht finanziell gedeckt. Zu den Erfordernissen der städtischen Verwaltung kam die Tatsache, daß im September 1926 4000 Erwerbslose Unterstützung erhalten mußten. Um ihre Not zu lindern, stellte die Stadt, ähnlich wie Reich und Staat es versuchten, ein Arbeitsbeschaffungsprogramm auf, welches die Wirtschaft beleben sollte. Dafür war die Aufnahme einer weiteren Anleihe von RM 12 000 000,— allerdings unerläßlich. Das Programm dieser Anleihe von 1927 zielte fast nur auf bodenpolitische Zwecke ab: Förderung des Wohnungsbaus, Tiefbauten, Ausbau von Turn- und Spielplätzen, Schaffung von Gartenanlagen, Hochbauten, Flugplatzerrichtung und Ausbau der Versorgungsbetriebe. 1926/27 wurden vorerst nur RM 3 000 000,— aufgenommen.

Auch die städtische Sparkasse stellte sich nach wie vor in den Dienst der städtischen Interessen, besonders den Wohnungsbau fördernd. So erhielt 1927 das städtische Wohnungsamt zur Durchführung von Instandsetzungen an Altwohnungen einen Gesamtkredit von RM 300 000,— zur direkten Ausleihung. — Vom 1. 4. 1927 ab wurde die Hauszinssteuer von 1000 % auf 1200 % der staatlichen Grundvermögensteuer durch Gesetz vom 27. 4. 1927 erhöht. Die sich weiter steigernden städtischen Lasten brachten neben einer Erhöhung der städtischen Grundsteuer wieder die Heranziehung der städtischen Werke mit einem Mehrbetrag von RM 800 000,—. Nach der Ende März 1928 fast vollendeten Ablösung des „Altbesitzes" von Anleihen begann die Stadt mit der des „Neubesitzes". — Um die im Programm der Anleihe von 1927 vorgesehenen Projekte weiter zur Durchführung bringen zu können, mußten 1927 von dieser Anleihe weitere Abschnitte in Höhe von fast RM 3 000 000, begeben werden, darunter RM 1 670 000,— bei der Reichsversicherungs-Anstalt für An-

gestellte, die zur Förderung des Baus von ca. 780 Wohnungen Verwendung finden sollten. – Zum Ausbau von Straßen I. Ordnung wurde 1927 ein Darlehen von RM 1 000 000,— bei der Städtischen Sparkasse aufgenommen. Das Gleiche geschah noch 1928 und 1929.

Am 30. 9./3. 10. 1927 beschlossen die städtischen Behörden die Aufnahme einer 6 Millionenanleihe für die städtischen Betriebe. — Am 6. 1./16. 1. 1928 folgte der weitere Beschluß einer solchen in Höhe von RM 3 300 000,—. Ihre Begebung erfolgte mit den im Programm der vorhergehenden Anleihe bereitgestellten RM 2 110 000,— langfristig in ausländischer Währung. — Die Stadt plante auch die Beteiligung an der Auslandsanleihe des städtischen Sparkassen- und Giroverbands und nahm bereits vor der diesbezüglichen Beschlußfassung der Beratungsstelle für Auslandskredite Zwischenkredite von RM 2 775 000,— zur Finanzierung der bereits in Angriff genommenen Projekte auf. — Wiederum mußten aus der 12-Millionenanleihe von 1927 weitere Abschnitte (RM 2 350 000, –) begeben werden, sodaß am 31. 3. 1929 von jener Anleihe RM 8 270 000,— aufgenommen waren. — Am 18. 6. 1928 folgte ein weiterer Anleihebeschluß über RM 8 000 000,— zur Durchführung bodenpolitischer Arbeiten, wie Grunderwerbungen, Bau der Cröllwitzer Brücke und des Verwaltungsgebäudes, Wohnungs- und Schulbauten etc. — Für die städtischen Betriebe wollte die Stadt eine Auslandsanleihe in Höhe von RM 11 400 000,— aufnehmen. Die Auslandsberatungsstelle genehmigte aber den Antrag der Stadt nur in Höhe von 793 600 Dollar, das waren RM 3 333 000,—. Daher beteiligte sich diese noch an der Auslands-Sammelanleihe des Deutschen Sparkassen- und Giroverbandes und erhielt aus dem ersten Abschnitt 365 000 Dollar mit einem Auszahlungskurs von 90,25 % zugewiesen, das waren RM 1 533 000. Der Umtausch des „Neubesitzes" Hallescher Stadtanleihen in eine Sammelablösungsanleihe ohne Auslösungsrechte wurde nunmehr beendet. Die kurzfristigen Schulden, je RM 1 500 000,— von 1927 und 1928, konnten abgestoßen werden (1928/29). —

Im folgenden Jahre, 1929/30, wurden in Durchführung des Anleiheprogramms von 1928 zwei weitere Abschnitte von je RM 1 000 000,— begeben. Zum Ausbau des Hafens Halle-Trotha wurde das am 5. und 22. 6. 1925 schon beschlossene und genehmigte Darlehen von RM 100 000,– bei der Sparkasse nunmehr aufgenommen.

Von 1929—32 erhöhten sich die Wohlfahrtslasten infolge der immer kritischer werdenden wirtschaftlichen Lage erschreckend und belasteten den Haushalt schwer. Die unglückliche Dreiteilung der Arbeitslosenfürsorge hatte zur Folge, daß die Lasten der Stadt für die Wohlfahrtserwerbslosen immer mehr zunahmen. Die Zahl dieser von der Stadt Unterstützten betrug Ende Mai 1929 rund 300, erreichte 1932 über 11 100 und stieg bis zum 31. 12. 1932 auf 13 496. Dazu kam die anteilige Belastung aus der Krisenfürsorge.

1930/31 wurden von der 12-Millionenanleihe von 1927 noch RM 400 000,— aufgenommen. Auch der letzte Abschnitt der 8 Millionenanleihe von 1928 wurde (von der Reichsversicherungsanstalt

für Angestellte) zum Auszahlungskurs von 96 %, bei 8 % Verzinsung und 2 % Tilgung zur Verfügung gestellt; es wurden aber hiervon nur RM 590 000,— anstatt RM 1 000 000,— erhoben. Weiterhin folgte die Aufnahme der schon am 11. 11./28. 11. 1927 beschlossenen Anleihe zum Neubau des Verwaltungsgebäudes von RM 2 200 000,—. Und schließlich vermerken wir noch die Aufnahme einer Anleihe von RM 1 300 000,— die gemäß dem Beschluß der städtischen Körperschaften vom 6. 1./9. 2. 1931 für die Neugestaltung der Maschinen- und Kühlanlage des Schlacht- und Viehhofs bei der Mitteldeutschen Landesbank in Anspruch genommen wurde.

Die Notverordnung vom 5. 8. 1931 untersagte die vielerorts leichtfertig gehandhabte weitere Darlehnsgabe der Sparkassen an den eigenen Gewährsverband und an sonstige Körperschaften. Die Stadt Halle hatte schon von 1930 ab von einer solchen satzungsgemäßen Möglichkeit der Darlehnsaufnahme keinen Gebrauch mehr gemacht. — Die III. Notverordnung des Reichspräsidenten von 6. 10. 1931 und die dazu ergangene Preußische Verordnung vom 9. 3. 1932 ermäßigte vom 1. 4. 1932 ab die Hauszinssteuer um 20 v. H. der für 1930 gültigen Steuerbeträge; die Verordnung des Reichspräsidenten vom 8. 12. 1931 brachte sodann die Ablösungsmöglichkeit.

In unserem letzten Rechnungsjahre 1932 wurde die Beitreibung der städtischen Abgaben immer schwieriger. Die Rückstände beliefen sich im Oktober 1932 auf RM 800 000, —. Über die künftige Gestaltung des Finanzausgleichs war auch noch nichts bekannt. Auch die Ungewißheit über den künftigen Lastenausgleich hinsichtlich der Arbeitslosenfürsorge bedrückte die städtische Finanzgebarung sehr; daher bestand am 31. 3. 1932 ein erheblicher Fehlbetrag von RM 1 603 700,— im ordentlichen Haushalt. Hinsichtlich des außerordentlichen Haushaltes stellen wir als letzte Darlehnsverpflichtung noch die Aufnahme einer Schuld von RM 120 000,— aus Mitteln der wertschaffenden Arbeitslosenfürsorge für die Erweiterung der Absatzbecken der Kläranlage, sowie die Übernahme von Hypotheken in Höhe von RM 80 000,— beim Erwerb des Grundstücks Reilstraße 54 fest. Von der 12 Millionen-Anleihe von 1927 waren bisher nur RM 8 670 000,— aufgenommen und bei der 8 Millionen-Anleihe von 1928 waren es RM 7 590 000,— geblieben. Demgegenüber war in diesem letzten Jahre neben der planmäßigen auch die außerplanmäßige Tilgung nicht vernachlässigt worden. Ein von der Flughafen-Gesellschaft Halle-Leipzig der Stadtgemeinde überwiesenes Darlehen von RM 1 850 000,— übernahmen die Werke der Stadt Halle A. G. — Die städtische Finanzpolitik in den Jahren nach dem Kriege stand sehr im Zeichen der Wohlfahrtspflege. Aber die Bodenpolitik, die letzten Endes auch ein Stück Wohlfahrtspflege ist, und in dem gefaßten weiten Rahmen fast alle Zweige kommunaler Tätigkeit berührt, mußte dem städtischen Finanzwesen doch den entscheidenden Stempel aufdrücken. Sie nahm einen Umfang an, der an die städtische Finanzkunst die allergrößten Ansprüche stellte. Dabei ist zu beachten, daß es sich wirtschaftlich und politisch um eine Zeitspanne handelte, in der die Voraussetzungen einer gediegenen Finanzpolitik völlig fehlten, nämlich

der kontinuierliche Ablauf des Wirtschaftslebens und eine gleichmäßige ruhige politische Atmosphäre. Im Gegenteil folgten die Kriegsbeendigung mit ihren Neuerfordernissen, Inflation, Scheinblüte und wirtschaftlicher Zusammenbruch, finanzpolitisch gesehen, kurz aufeinander, immer das städtische Steuersystem hinsichtlich der Einkünfte und Ausgaben verändernd und dadurch neue Entschlüsse ständig fordernd. Innerhalb dieser gesamtdeutschen Verhältnisse aber erwies sich das Hallische Wirtschaftsleben, trotzdem es politisch ebenfalls unter Unruhen zu leiden hatte, glücklicherweise bis 1929/30 als sehr widerstandsfähig. Besonders in den letzten Jahren unseres Zeitabschnittes stand die städtische Finanzpolitik unter dem immer stärker werdenden Druck der Wohlfahrtslasten. Die Stadt hatte fast alle Tiefbauarbeiten in der Nachkriegszeit zur Entlastung des Arbeitsmarktes schon als Notstandsarbeiten durchgeführt. — Die Finanzierung der städtischen Bodenpolitik nun erfolgte, je nachdem ein ordentliches oder außerordentliches Bedürfnis zu decken war, im ordentlichen oder außerordentlichen Etat. Folgende Tabelle gibt Auskunft über die Entwicklung der ordentlichen Einnahmen in den uns interessierenden Gebieten.

Ist-Einnahmen der ordentlichen Kämmereiverwaltung in den Berichtsjahren 1919 und 1920 in M:

Berichtsjahr	1919	1920
Grundeigentum	642 834	1 513 814
Bauwesen	72 442	3 305 948
Gartenverwaltung	24 319	123 970
Gemeindeabgaben	29 626 233	48 235 953
von insgesamt:	44 150 630	84 048 536

Für die Berichtsjahre 1921 bis 1923 sind zuverlässige Angaben nicht möglich.

Ist-Einnahmen der ordentlichen Kämmereiverwaltung für die Berichtsjahre 1924—1928 in RM:

Berichtsjahr:	1924	1925	1926	1927	1928
Hochbauverwaltg.	1 008 752	1 393 459	1 491 978	1 950 059	1 745 305
Tiefbauverwaltg.	37 831	89 693	231 529	188 947	254 960
Gartenverw.	40 620	47 656	53 336	40 164	57 043
Grundeigent.- u. Berechtigungen	467 347	704 091	860 067	1 099 848	1 159 656
Grundsteuern	Steuern insgesamt:		2 420 879	2 908 921	2 915 895
Grunderwerbsteuer	9 154 510	14 636 061	348 826	568 165	394 161
Wertzuwachssteuer			57 030	168 886	313 977
von insgesamt:	39 528 726	48 949 167	26 846 115	29 637 837	33 961 543

Ist-Einnahmen der ordentlichen Kämmereiverwaltung für die Berichtsjahre 1929—1932 (Fortsetz.) in RM:

Berichtsjahr:	1929	1930	1931	1932
Hochbauverwltg.	1 948 120	1 541 836	1 067 931	915 324
Tiefbauverwltg.	314 691	254 624	232 383	224 332
Gartenverw.	70 957	65 257	72 670	52 763
Grundeigent.- u. Berechtigungen	1 316 348	1 251 795	1 293 053	1 281 488
Heide	35 079	30 618	39 507	28 969
Grundsteuern	3 024 848	4 180 786	4 123 664	4 129 649
Grunderwerbsst.	305 829	277 172	337 171	247 282
Wertzuwachssteuer	228 322	137 935	70 208	58 667
von insgesamt:	33 981 548	35 290 621	33 055 348	28 337 245

Diesen Einnahmen seien gegenübergestellt die:

Ist-Ausgaben der ordentlichen Kämmereiverwaltung in den Berichtsjahren 1919 und 1920.

Berichtsjahr:	1919 M	1920 M
Grundeigentum	530 010	981 247
Bauwesen	666 914	7 801 641
Gartenverwaltung	491 088	1 199 836
von insgesamt:	40 759 122	84 157 500

Für die Berichtsjahre 1921 bis 1923 sind zuverlässige Angaben nicht möglich.

Es folgt nun die Übersicht über die

Ist-Ausgaben der ordentlichen Kämmereiverwaltung für die Rechnungsjahre 1924 bis 1928 in RM.

Rechnungsjahr:	1924	1925	1926	1927	1928
Hochbauverwaltg.	1 142 424	1 605 241	1 531 223	1 866 167	1 951 423
Tiefbauverwaltg.	728 275	1 588 439	2 211 486	1 764 395	1 901 697
Gartenverwaltg.	144 572	248 871	273 083	306 283	339 482
Grundeigent. u. Berechtigungen	440 273	410 040	393 194	519 316	1 016 241
von insgesamt:	39 235 096	48 752 209	26 683 078	28 972 300	33 820 465

Ist-Ausgaben der ordentlichen Kämmereiverwaltung für die Rechnungsjahre 1929 bis 1932 in RM (Forts.).

Rechnungsjahr:	1929	1930	1931	1932
Hochbauverwaltung	2 117 883	1 816 015	1 234 735	1 034 335
Tiefbauverwaltung	2 082 820	2 276 074	2 024 376	1 768 443
Gartenverwaltung	399 849	364 796	287 919	218 690
Grundeigent. u. Berechtigungen	771 732	1 289 127	1 397 864	1 269 071
Heide	79 396	208 817	1 397 864	180 127
von insgesamt:	34 642 951	36 105 749	33 442 759	30 164 073

Die städtischen Ausgaben für die Bodenpolitik mußten aber außer den Haushaltsziffern auch die Summen für die städtische Verschuldung zum Anschwellen bringen. Wir konnten dabei feststellen, daß die Anleiheaufnahme fast nur bodenpolitischen Zwecken diente.

Der Stand der seit Stabilisierung der Währung beschlossenen Anleihen war nunmehr folgender [44]):

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Anleihe	Anleihebetrag RM	davon sind begeben worden RM	Restschuld am 31.3.33 RM
1.	Anl. z. Ausbau d. Nordhafens	100 000	100 000	67 100
2.	Anl. v. 1926	5 000 000	5 000 000	4 320 796
3.	Anl. z. Deck. d. Stadtbankverluste	5 500 000	5 500 000	4 924 158
4.	Anl. z. Förd. d. Wohnungsbaus	800 000	800 000	668 244
5.	Anl. v. 1927	12 000 000	8 670 000	7 919 751
6.	Anl. z. Gewährung v. Hausinst. Darl.	300 000	300 000	— 1932/33 getilgt
7.	Anl. z. Neubau d. Verw. Geb.	2 318 000	2 318 000	2 236 810
8.	Auslandanleihe	1 533 000	1 533 000	1 334 494
9.	Anl. v. 1928	8 000 000	7 590 000	7 196 150
10.	Anl. z. Ausbau d. Str. I. Ordn.	3 000 000	3 000 000	2 599 092
11.	Anl. f. d. Städt. Schlachthof	1 300 000	1 300 000	1 166 100
	Summe:	39 851 000	36 111 000	32 432 695

Hiervon sind an die Werke der Stadt Halle ausgeliehen: 1 334 494
Bleiben Darlehensschulden der Kämmereiverwaltung: 31 098 201
An sonstigen Schulden belasteten die Stadtgemeinde am 31.3.1933 noch:
Arbeitgeberdarlehen zur Förderung der Neubautätigkeit 118 675
Darlehen aus Mitteln der wertschaffenden Arbeitslosenfürsorge 416 272
Anleiheablösungsschuld 2 850 533

[44]) Siehe Verwalt.-Ber. v. 1932, S. 86.

Aufwertungshypotheken	338 400
Wertbeständige Hypotheken	1 967 302
Hauszinssteuerhypotheken	1 899 787
Gesamtschulden der Kämmereiverwaltung [45])	38 689 170
Die Schuld der Werke der Stadt Halle A. G. betrug am 31. 3. 1933 noch	6 678 365
Die Gesamtschuld der Stadtgemeinde betrug nach dem Stande vom 31. 3. 1933 hiernach	45 367 535

gegenüber RM 48 597 667,— im Vorjahr.

Außerdem haftete die Stadt noch für die Schulden der Mitteldeutschen Hafen A.-G. beim Preußischen Staat und der Deutschen Gesellschaft für öffentliche Arbeiten in Höhe von RM 499 636,—. Dieser Verschuldung stand ein städtisches Vermögen von RM 102 849 000,— gegenüber.

In den Kriesenjahren war die städtische Finanzgebarung besonders hinsichtlich der Schuldaufnahme sehr vorsichtig; überhaupt ist zu sagen, daß die Stadtverwaltung in Anbetracht der vollführten Leistungen und der ungeheuren Schwierigkeiten ihre Finanzkunst aufs beste bewiesen hatte.

[45]) Wegen der für den Wohnungsbau übernommenen Bürgschaften s. C 6 b.

E. Rückblick

Wenn wir rückblickend die Bodenpolitik der Stadt Halle a. S. in den Jahren 1906 bis zum Frühjahr 1933 nochmals betrachten, so fällt uns immer wieder der fundamentale Unterschied zu der vorangehenden Periode (1870—1906) auf. Hier fehlt die große Linie. Den durch das Anwachsen der Stadt neu entstehenden Problemen war man nicht gewachsen. Was die damaligen städtischen Behörden taten, litt unter diesem Versagen und Zögern zum Schaden der städtebaulichen Entwicklung Halles.

Demgegenüber zeichnete sich die Rive'sche Amtszeit durch Tatkraft und Zielsicherheit aus. Die Bodenpolitik Rives ist denn auch trotz schwierigsten Ausgangspunktes sehr erfolgreich gewesen, wie das Erreichte bewiesen hat. So sahen wir ihn intensiv bei der Vermehrung stadteignen Bodens als Voraussetzung für die Durchführung seiner Bodenpolitik, sowie zur Sicherung der künftigen. Dadurch war allein eine Wohnungsbaupolitik möglich, die das Wohnungselend der Stadt so weitgehend bekämpfen konnte. – Freuen wir uns auch über die Grünanlagen, Sport- und Spielplätze, die Rive schuf und der Gemeinde erhielt; erinnern wir uns nur an die Erwerbung der Heide und die erreichte Beherrschung des nahen Saaletals. — Im Gegensatz zu den dringender auftretenden Problemen mußte die Altstadtsanierung mit Ausnahme des Straßen- und Brückenbaus aus finanziellen Gründen in die zweite Linie treten, ohne daß ihre Erfordernisse aber aus dem Auge gelassen wurden. Hier ist noch manches, nicht ohne große Opfer, zu tun. — Mit der Übernahme der Straßenbahnen in das städtische Eigentum wurde jedoch in verkehrspolitischer Hinsicht ein schwerer Fehler der Vergangenheit beseitigt; durch die Hafengründung und sonstige verkehrspolitische Maßnahmen wurde für die künftige Entwicklung der Stadt gesorgt. — Das städtische Hochbauwesen demonstrierte eine großzügige und moderne Baugesinnung. — Die städtischen Betriebe entwickelten sich in einer der Großstadt angemessenen Weise. Auch die äußere Pflege der Stadt erreichte diesen Stand. – Die politischen Grenzen der Stadt aber dehnten sich aus.

So hat die zielbewußte und vorausschauende Bodenpolitik Rives, verbunden mit einer hohen Finanzkunst, unter meist schwierigen Verhältnissen Ergebnisse erzielen können, deren Güte und Vielheit zum Segen der Stadt wurde.

Quellen

von Hagen: Die Stadt Halle, Bd. 1, 2, Halle 1867.

Derselbe: Verwaltungsberichte der Stadt Halle a. d. Saale.
1. Jahrg. 1866.
2.—3. Jahrg. 1867—1868.
4. u. 5. Jahrg. 1869—1870
6. Jahrg. 1871 und 1872—1879.

Verwaltungsberichte der Stadt Halle von 1880—1934.

Protokolle der Stadtverordnetenversammlung aus den Jahren 1870—1932.

v. Schultze-Galléra: Topographie oder Häuser- und Straßengeschichte der Stadt Halle a. d. Saale. Bd. I: Altstadt, Bd. II u. $II_{1,2}$, Bd. III.

Derselbe: Die Stadt Halle, ihre Geschichte und Kultur. Halle 1930.

Erich Neuß: Die Entwicklung des Halleschen Wirtschaftslebens vom Ausgang des 18. Jahrhunderts bis zum Weltkrieg. Halberstadt 1924.

Hugo Allendorf: Das Finanzwesen der Stadt Halle im 19. Jahrhundert. Jena 1904.

Werke der Stadt Halle A. G., 75 Jahre Gaswerke (1856—1931); 30 Jahre El. Werke (1901—1931).

Festschrift der städtischen Behörden: Die Stadt Halle im Jahre 1891. Halle 1891.

v. Volkmann: Alt-Halle, Verschwundenes und Erhaltenes aus der alten Salzstadt an der Saale, Federzeichnungen. Bd. I—III. Halle.

Bürgerbuch der Stadtgemeinde Halle a. d. Saale. 1909.

Halleſches Stadtrecht, zusammengestellt im Amt für Wirtschaft, Verkehr und Statistik der Stadt Halle, mit Geleitwort von Oberbürgermeister Dr. Dr. Weidemann. Halle 1936.

Das Wohnungswesen der Stadt Halle von 1927—1931.

Otto Most: Die deutsche Stadt und ihre Verwaltung, Bd. I—III, Sammlung Göschen. Berlin u. Leipzig 1926.

Halle als Kultur- und Wirtschaftszentrum. Herausgegeben von den Halleschen Nachrichten 1927.

Die deutsche Stadt, ihre Arbeit, von 1918—1928. Herausgegeben von Fritz Elsaß und Erwin Stein. Berlin-Friedenau 1928.

Polizeiverordnungen und Polizeivorschriften für den Stadtbezirk Halle.

Hammermeister: Kommunalverwaltung.

Wohlfahrtspflege und Finanznot, Schaubilder zur Wirtschafts- und Finanzlage der Stadt Halle. 1932.

Statistisches Jahrbuch der Stadt Halle von 1913—1928.

Beiträge zur Statistik der Stadt Halle:
Heft 2: Einkommensverhältnisse der Angestellten und Arbeiter der Stadt Halle (S.).
Heft 4: Ergebnisse der Wohnungszählung vom 11. 5. 1908 in Halle (S.).
Heft 6: Statistische Jahresübersichten der Stadt Halle von 1907/08.
Heft 7: Haushöhe und Hausrente.
Heft 8: Der Wohnungsmarkt in Halle. November 1909.
Heft 20: Statistische Jahresübersicht der Stadt Halle 1907—1911.
Heft 17: Die Leerwohnungen in Halle a. d. Saale. 1909—11.
Heft 23: Die Grundstücks- und Gebäudeaufnahme in Halle vom 1. 11. 1910.

Heft 24: Die Wohnungszählung in Halle am 1. November 1910, Heft 1—2.
Heft 25: Statistische Jahresübersicht für Halle. 1912.
Heft 26: Bestellbauten und Verkaufsbauten.
Heft 27: Gesetz der Baupolizei und statistische Beobachtung des baupolizeilichen Verfahrens.
Heft 30: Statistische Jahresübersicht für Halle. 1913.
Heft 33: Die Erwerbstätigen der Stadt Halle während des Krieges.
Heft 34: Die Wohnungszählung vom 3. 5. 1925.
Heft 36: Die binnenwirtschaftliche Verflechtung von Halle und Umgebung.
Heft 37: Das Wohnwesen in Halle und Umgebung.

Handwörterbuch der Kommunalwissenschaften.

Handwörterbuch des Wohnungswesens. Berlin 1930.

Kommunales Jahrbuch, N. F., Bd. I von 1927, Bd. II von 1931, Bd. III von 1932. Fischer, Jena.

Statistisches Jahrbuch der deutschen Städte. 1927—1935. Leipzig.

Jahrbuch für Kommunalwissenschaft, Kurt Jeserich, I. Halbjahrsband 1936.

Zeitungen:

1872—1892.
1892—1895: Saalezeitung.
1896—1913: Generalanzeiger.
1913—1928: Hallesche Allgemeine Zeitung.
1929—1934: Saalezeitung.

Akten und Pläne des Stadtvermessungs-, Siedlungs- und Planungsamts und des Stadtarchivs.

Lebenslauf

Am 8. April 1900 wurde ich als der Sohn des Kaufmanns Paul Lindner in Bad Liebenwerda geboren. Ich besuchte dort zunächst die Volksschule und anschließend die sogenannte „Höhere Abteilung" derselben. Ostern 1914 trat ich in die Untertertia der Oberrealschule der Franckeschen Stiftungen zu Halle (S.) ein. Im September 1918 wurde ich noch zum Heeresdienst eingezogen. Nach der Entlassung am 6. 12. 1918 nahm ich an einem Kriegsteilnehmerkursus am Stadtgymnasium in Halle teil und legte am 25. 6. 1919 die Reifeprüfung ab. Am 15. 10. 1919 wurde ich Lehrling bei der Pfälzischen Bank, Filiale Frankfurt (Main). Kurz nach Beendigung meiner Lehrzeit, die von drei auf zweieinviertel Jahre reduziert wurde, brach die Pfälzische Bank zusammen, und ich wurde Beamter der Deutschen Bank, Filiale Frankfurt (Main). Im Wintersemester 1922/23 ließ ich mich in Halle immatrikulieren, um Rechts- und Staatswissenschaften zu studieren. Die damalige Aussichtslosigkeit dieses Studiums veranlaßten mich aber 1926, es abzubrechen und Neuphilologe zu werden. Doch kehrte ich, obwohl ich als solcher im März 1929 ein Vorexamen als akademischer Turnlehrer bestand, zum volkswirtschaftlichen Studium zurück und legte am 25. 10. 1930 das volkswirtschaftliche Diplom-Examen ab.

Danach widmete ich mich der Anfertigung der vorliegenden Dissertation. Eine lange Krankheit meines Vaters, während welcher ich ihn geschäftlich vertreten mußte und eine weitere Tätigkeit 1934 als stellvertretender Leiter der Buch- und Steuerberatungsstelle des Wirtschaftstreuhänders Dr. Politz zu Halle verzögerte die Ausführung der Arbeit.

Nunmehr möchte ich Herrn Prof. Dr. Aubin, welcher die Arbeit anregte, sowie Herrn Prof. Dr. Jahn, unter dem sie weitergeführt wurde, meinen Dank aussprechen. Ihnen, wie den Herren Professoren Dr. Mitscherlich und Dr. Muß verdanke ich wertvolle geistige Anregungen durch Übungen und Vorlesungen.

Eduard Klinz Buchdruck-Werkstätten Halle (Saale), Dölauer Straße 14
Spezialdruckerei für wissenschaftliche Werke und Dissertationen